Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 52 / 07. DEZEMBER 2022

F1-Interview Mick Schumacher

„Ich will es den Kritikern zeigen“

56 Seiten

Mitmachen und gewinnen!
DIE GROSSE LESERWAHL
1. Preis
1 x 1 Auto-Abo von ViveLaCar für ein Jahr
in Kooperation mit LIQUI MOLY KW

Formel-1-Story

Die Vorteile der drei Topteams

Trophée Andros

Auftakt zur neuen Eisrenn-Saison

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 52



Übernahme im GT-Rennsport

ITR-Aus – der ADAC kauft sich die DTM



Superbike-WM: Bautista-Interview

„Ducati-Team nach Titel extramotiviert“



Supercars: Saisonfinale Adelaide

Holden-Doppelsieg zum Serien-Abschied

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Interview mit Haas-Abgang Mick Schumacher **S. 4**
Formel 1 Warum die drei Top-Teams weiter dominieren **S. 6**
Formelsport Binotto-Rücktritt, Tambay-Nachruf und News **S. 10**
Sportwagen Hintergrund zum DTM-Verkauf an den ADAC **S. 12**
Sportwagen Interview mit dem Teamboss Klaus Landgraf **S. 14**
Sportwagen Rückblick auf die GT4-Meisterschaften **S. 15**
Sportwagen ILN-Vorschläge für die NLS und weitere News **S. 16**
Eisrennen Start der 34. Saison der Trophée Andros **S. 18**
Rallye Möglicher Tänak-Wechsel und weitere Szene-News **S. 20**
Tourenwagen Interview mit WTCR-Champion Azcona **S. 22**
Tourenwagen Holden glänzt beim Supercars-Abschied **S. 24**
Tourenwagen Aktuelles aus DTC, BTCC und NASCAR **S. 35**
Historie Was wurde aus dem DTM-Star Laurent Aiello? **S. 36**

Motorrad:

Leserwahl Wählen Sie Ihre Favoriten und gewinnen Sie **S. 25**
Superbike-WM Interview mit dem Weltmeister Bautista **S. 38**
Motorrad-WM Hintergrund zur FIM-Jahresversammlung **S. 40**
Motorrad-WM Treffen mit F1-Boss und weitere News **S. 41**
Superbike-WM Viel Testarbeit in der kurzen Winterpause **S. 42**
Historie Zwei Harley-Davidson im historischen Tracktest **S. 44**
Straßensport Neuigkeiten aus der IDM, MotoGP und SBK **S. 48**
Offroad Supermoto in St. Wendel und Motocross-Statistik **S. 49**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**



06 Manpower, Infrastruktur, Wissen: Darum sind Red Bull, Ferrari und Mercedes dem Rest so weit voraus

49 Die Supermoto-Weltmeisterschaft kehrt im nächsten Jahr nach Deutschland zurück

36 Vor 17 Jahren trat der Franzose Laurent Aiello zurück – wie lebt der ehemalige DTM-Champion heute?

WILHELM HIFFNER WILHELM

Editorial

Der ADAC hat die DTM-Rechte von Gerhard Berger gekauft – und mit ihnen auch Pflichten. Wohin steuert die Traditionsserie unter den neuen Besitzern?

Diese drei Buchstaben stehen über allem: D, T, M. Offenbar sogar über der Nachwuchsförderung. Denn kurz nach der Bekanntgabe, dass man die Namensrechte der DTM übernommen hat (S. 12/13), verkündete der ADAC das Aus seiner Formel 4. Nachdem die deutsche Formel 3 schon Ende 2014 eingestampft wurde, verliert die einst große Motorsport-Nation Deutschland auch noch die unterste Sprosse der Formel-1-Karriereleiter. Wer künftig den Weg in die automobile Königsklasse antreten will, muss dafür schon die ersten Schritte im Ausland machen.

Und noch etwas scheint im deutschen Motorsport über allem zu stehen: GT3. Seit dem Umstieg der DTM auf diese Kategorie vor zwei Jahren gibt es mit ADAC GT Masters und eben DTM hierzulande sogar gleich zwei GT3-Serien. Die DTM hebt sich mit absoluten Top-Fahrern, Performance-Stopps und viel Bling-Bling vom GT Masters ab, das Gerhard Berger einst so gern als Breitensport bezeichnete. Dort, also im GT Masters, wird wie immer großer Sport abseits des Mainstreams geboten. Schließlich geht es ja um nicht weniger als den Titel des Deutschen GT-Meisters.

Die Frage ist, wie lange das gutgehen kann. Mit dem Kauf der DTM-Markenrechte hat sich der größte Automobilclub Europas jedenfalls auch Pflichten eingekauft. Denn seit 1986 steht dieses Akronym, einst abgeleitet von „Deutsche Tourenwagen Meisterschaft", für die hierzulande höchste Rennserie – abgesehen vom vorübergehenden Tod der Serie Mitte der 1990er bis zu ihrer Auferstehung im Jahr 2000. Beim Tod sind wir voll im Thema: Ist die DTM nun also dem Tod geweiht? Hat der ADAC den Namen nur gekauft, um die eigene Plattform zu stärken? Mitnichten, wie es aus ADAC-Kreisen auch in offiziellen Statements heißt. Man sei sich der Strahlkraft und des Erbes der Traditionsserie bewusst. Hat also die Pflichten erkannt. Die bereits so oft totgesagte DTM wird in naher Zukunft einmal mehr nicht das Zeitliche segnen.

Doch wie sieht die Zukunft aus? Zumindest für die nächsten zwei Jahre wird die DTM wohl eine GT3-Serie bleiben. Viele Teams haben erst in die Technik und entsprechende Infrastruktur sowie Personal investiert. Dass nicht nur die ITR-Mitarbeiter kurz vor Weihnachten die Kündigung auf dem Tisch haben, sondern auch einige Partner mit Verträgen für 2023 (und teilweise darüber hinaus) in die Röhre schauen, sorgt vorerst schließlich schon für genügend verbrannte Erde.

Was auf keinen Fall passieren darf: Dass die DTM neben ihrer technischen auch noch ihre sportliche Identität verliert. Einfach nur die drei Buchstaben auf das ADAC GT Masters zu kleben, ist deshalb hoffentlich auch in München keine Option. Am Donnerstag dieser Woche sollten wir alle etwas schlauer sein. Und wenn ich mir für die Nach-GT3-Zeit etwas wünschen darf: Bringt die Tourenwagen zurück! Damit die DTM wieder alle drei Buchstaben zu Recht trägt.



Michael Bräutigam
Redakteur



42 Superbike-WM: Im spanischen Jerez testeten die ersten Teams das Material für 2023

WORLDSBK



MSa-Paddock



LEGENDEN UNTER SICH
Yvan Muller, Rekord-Meister mit zehn Titeln in der Trophée Andros, trat erstmals seit 2006 wieder als Fahrer an. Unser Eisrenn-Korrespondent Bernhard Schoke ist seit 1999 dabei – ohne Unterbrechung.



BEIM DOPPELWELTMEISTER
Wenn die Saison auch gelaufen ist, sind die Rennfahrer noch immer beschäftigt. MSa-Reporter Imre Paulovits besuchte Dominique Aegerter bei der Ehrung in seiner Heimatgemeinde Rohrbach.



WILHELM

Mick Schumacher hat seinen Platz bei Haas verloren. Wir sprechen mit ihm über den Druck, Erfolge abliefern zu müssen, die abgelaufene Saison und seine Pläne für die Zukunft.

Von: **Michael Schmidt**

Seit Abu Dhabi ist es offiziell: Nico Hülkenberg nimmt 2023 Ihren Platz bei Haas ein. Was sagen Sie dazu?
Es ist in gewisser Hinsicht enttäuschend, denn ich denke, dass ich in diesem Jahr einen guten Job gemacht habe. Das Team hat sich anders entschieden, und das muss ich akzeptieren. Jetzt muss ich mich auf die Zukunft fokussieren.

Wie sehen Sie Ihre zweite Saison mit Haas im Rückblick?
Wir hatten unsere Höhen und Tiefen, aber der Trend zeigte immer nach oben. Ich glaube, das zählt. Ich bin ja erst meine zweite Saison in der Formel 1 gefahren. Die erste kann man fast nicht als Saison zählen, da wir die meiste Zeit am Ende des Feldes herumgefahren sind. Ich musste mich erst einmal an die Zweikämpfe im Mittelfeld gewöhnen. Im Verlauf der Saison haben wir das gut geschafft und das meiste aus der Situation gemacht.

Es war in den letzten Rennen der Saison kein Geheimnis, dass sich Haas zwischen Nico Hülkenberg und Ihnen entscheiden würde. War dieses Duell immer präsent?
Eigentlich kaum. Ich konnte nur mein Bestes geben und meine Rennen fahren. Das Team wusste, was ich kann.

Und die Aufforderung von Gene Haas, dass Sie Punkte abliefern müssen?
Die haben den Druck nicht erhöht. Punkte waren ein Ziel von uns allen. Wir hatten genügend Möglichkeiten, sie abzuliefern, doch es gab leider auch genügend Gründe, warum es zu selten gepasst hat. Wir hätten sehr viel mehr Punkte auf dem Konto haben können, wenn die ein oder andere Situation anders ausgegangen wäre.

War der Punkt von Gene Haas gerechtfertigt, dass junge Fahrer mit ihren Unfällen

Neue Erfahrung: Schumacher behauptet sich in Mittelfeld-Duellen

WILHELM

„Zu wenig Geduld mit jungen Fahrern“

das Team mehr Geld kosten als erfahrene Piloten?
Da hat er sicher Recht. Die Formel 1 ist ein Sport, in dem man ans Limit gehen muss. Um das Limit zu finden, muss man auch schon mal drüber hinaus gehen. Es gibt deshalb viele Leute in der Szene, die sagen, dass ein junger Pilot mindestens drei Jahre braucht, um sich einzufügen. Dem stimme ich zu. Die Formel 1 ist ein ganz anderes Kaliber als alle anderen Rennsportkategorien, die ich bis jetzt gefahren bin. Ich habe mich mit jedem Mal, das ich ins Auto eingestiegen bin, wohler gefühlt. Das hat man auch an meinem positiven Trend gesehen.

Kann man generell sagen, dass der Formel 1 die Geduld mit jungen Fahrern fehlt?
Eventuell ja. Ich weiß natürlich nicht, wie andere junge Fahrer behandelt wurden und kann nur von meinen eigenen Erfahrungen sprechen. Es braucht seine Zeit.

Sie hatten 2021 eine ganz besondere erste Saison am Ende des Feldes, ohne großen Druck, mit nur einem Gegner. War das im Rückblick ein Nachteil?
Ich wäre natürlich schon im ersten Jahr gerne um die Punkte gefahren. Vielleicht wäre ich dadurch besser vorbereitet in das zweite Jahr gegangen. Natürlich war dann der Druck höher. Ich musste ganz andere Probleme lösen als in der ersten Saison.

Es kam ein neuer Teamkollege und obendrein noch komplett neue Autos ...
Ich kannte den Kevin ein bisschen von vorher und war sehr happy, dass er zum Team gestoßen ist. So konnte ich mit einem erfahrenen Piloten an der Seite die neuen Autos kennenlernen. Wir hatten ein sehr starkes Auto am Anfang des Jahres, dann haben sich die anderen ein bisschen verbessert, doch das Auto war immer noch gut genug, um damit in die Punkte zu fahren.

Warum ist Magnussen nach einem Jahr Pause besser in die Saison reingekommen?
Er ist ohne große Erwartungen in diese Saison gegangen. Er hatte nichts zu verlieren, ich dagegen schon. Unter den Vorzeichen war meine Herangehensweise im Rückblick wahrscheinlich falsch. Wir haben uns zu Beginn mit dem Setup des Autos verloren, uns dann aber relativ schnell gefangen und die richtigen Entscheidungen getroffen. Wir haben wieder bei null begonnen. Der Durchbruch mit dem Setup ist in Kanada gelungen. Ab da hatte ich ein Auto, das zu mir gepasst hat und das wir stetig verbessert haben. In Silverstone konnte ich dann zum ersten Mal zeigen, dass ich mich viel wohler im Auto gefühlt habe. Irgendwann ist der Kevin auch auf mein Setup rübergesprungen.

> „Ich würde gerne allen, die nicht an mich glauben, beweisen, dass sie falsch liegen. Ich weiß, was ich kann.“
>
> Mick Schumacher

Was war vorher so falsch?
Es gab ein Teil im Auto, bei dem ich nicht allzu sehr ins Detail gehen will, aber es hat mit der Vorderachse zu tun. Wenn man da etwas daran macht, was auf dem Papier gut aussieht, gibt es im Auto ein Gefühl, das schwer beherrschbar ist. Das Auto war in dem Punkt nicht konstant. Das haben wir eliminiert. Seitdem ging es viel besser.

War das ein Zufallsprodukt oder harte Arbeit?
Es war schon ein bisschen Zufall dabei. Aber ich hatte den Ingenieuren schon öfter gesagt, dass ich das gerne ausprobieren würde. Im alten Auto hat es nicht gepasst, dafür im neuen umso besser.

Wie gut war der Haas im Vergleich zur Konkurrenz?
Wir haben versucht, uns ein Paket zusammenzubasteln, das auf der Mehrheit der Strecken funktioniert. Es gab aber ein oder zwei Rennen, die maximalen Abtrieb verlangt haben, bei denen der positive Effekt aus anderen Gründen nicht eintrat. Zum Beispiel in Mexiko. Die Schwankungen kamen daher, dass wir kein so großes Spektrum hatten, in dem wir uns mit unserem Auto bewegen konnten. Deshalb mussten wir bei den Rennen, bei denen es gut lief, das Maximum herausholen.

Also wie Mercedes auf einem niedrigeren Niveau?
Ich glaube, Mercedes ist es im Vergleich zu uns immer noch gut gegangen, wenn es ihnen schlecht ging.

In diesem Jahr gab es völlig neue Autos für alle. Wie haben Sie die neue Generation von Ground-Effect-Autos empfunden?
Das Gewicht ist der größte Faktor. Und das Schaukeln („Porpoising“) war ein völlig neues Problem. Wenn wir diese Faktoren wegnehmen, weil sie entweder nicht mehr da oder dominant sind, fahren sich die Autos schon sehr anders als die Generation davor. Es geht beim Reifen los, der sich von der Abnutzung und vom Verschleiß her komplett anders verhält. Wir hatten dieses Jahr viel mehr Probleme vorne. In der letzten Saison war es eher der Hinterreifen. Das war eine Situation, die alle unvorbereitet traf. Deshalb waren wir in vielen Punkten schon am Maximum angelangt. Da mussten wir dann sagen: Wir würden gerne weitergehen, aber wir können nicht.

Wie lange dauert es, bis man dieses neue Sportgerät begreift?
Bei großen Teams passiert das sicher schneller, weil die mehr Möglichkeiten haben, etwas auszuprobieren. Red Bull oder Ferrari haben 20 Leute, die sich auf ein bestimmtes Thema konzentrieren können. Bei uns waren es halt ein oder zwei. Deshalb konnten wir nichts überstürzen, und es hat länger gedauert, das Maximum herauszuholen. Da wir zu Beginn ein sehr starkes Auto hatten, konnten wir die längere Lernphase ganz gut überstehen.

In der Formel 2 und 3 haben Sie im jeweils zweiten Jahr eine deutliche Steigerung erzielt. War das in der Formel 1 genauso?
In den kleineren Formeln findet zwischen Teams keine Weiterentwicklung statt. Da spürt man die Verbesserung als Fahrer für sich selbst viel deutlicher. In der Formel 1 entwickeln sich die Teams weiter. Wir haben ein großes Aero-Paket gebracht, andere dafür mehrere. Deshalb ist es schwer, sich selbst zu messen. Wenn sich ein anderes Team verbessert und deines nicht, gehst du gefühlt rückwärts, auch wenn du als Fahrer besser geworden bist. Wichtig für mich war, dass wir im Vergleich zu uns selbst regelmäßig besser wurden.

Ab wann hatten Sie einen Plan B?
Plan A war immer, in der Formel 1 zu bleiben.

Und was werden Sie jetzt tun?
Ich will auf jeden Fall in der Formel 1 bleiben und schaue mir jetzt die Optionen an, die es gibt. Und hoffentlich suche ich mir die richtige aus. Ich würde gerne allen, die nicht an mich glauben, beweisen, dass sie falsch liegen. Ich weiß, was ich kann, habe es in den Junior-Kategorien bewiesen und sehe keinen Grund, warum mir das in der Formel 1 nicht auch gelingen sollte. ■



Mick Schumacher

Geburtstag: 22.03.1999
Geburtsort: Vufflens (CH)
Herkunftsland: Deutschland



MOTORSPORT IMAGES

Big 3 unter sich

Das neue Regelwerk verbesserte die Qualität der Rennen. Es gab im Schnitt mehr Überholmanöver. Ziel erfüllt. Doch das Formel-1-Feld näher zusammenrücken zu lassen, hat im ersten Jahr nicht funktioniert. Red Bull, Ferrari und Mercedes spielen weiter in einer anderen Liga. Warum?

Von: **Andreas Haupt**

Es ist der große Wunsch des Formel-1-Managements. Darauf arbeitet Liberty Media seit fünf Jahren und für die Zukunft hin. Es soll mehr Abwechslung rein ins Feld. Es sollen nicht immer die gleichen drei Teams gewinnen. Die Formel 1 soll ein Sport werden, der nicht mehr so berechenbar ist. Dafür strickten Formel 1 und FIA das Regelwerk um. Dafür entwarfen sie eine Budgetobergrenze, die seit der Saison 2021 die Ausgaben deckelt und den Hoffnungslosen wieder Hoffnung schenkt, doch eines Tages aus eigener Kraft zu gewinnen.

Mittelfeld überrundet

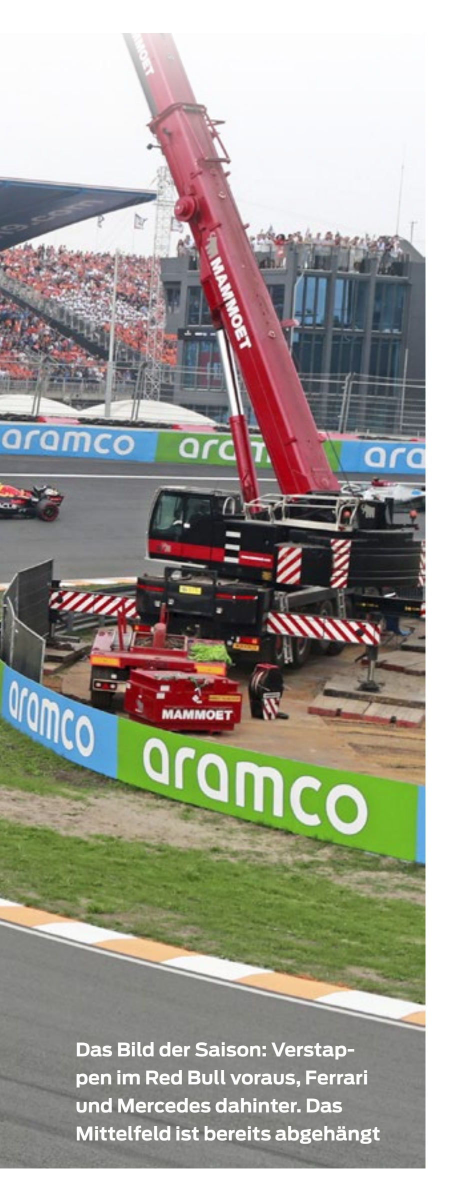
Die Formel 1 hat die richtigen Werkzeuge bestimmt und dreht an den passenden Stellschrauben. Teams können sich den Erfolg nicht einfach mehr mit Mammut-Budgets von einer halben Milliarde kaufen. Sie müssen mit ähnlichen Beträgen wirtschaften. Die Autos sind nicht mehr so komplex wie früher. Und doch hat sich im ersten Jahr der Regelrevolution nichts verändert.

Die großen drei der Branche – die Big 3 – sind weiter dominant. Red Bull, Ferrari und Mercedes teilen sich die Podestplätze auf. Einzige Ausnahme war McLaren-Pilot Lando Norris als Dritter beim GP Emilia-Romagna. Und das auch nur, weil Charles Leclerc in der Variante Alta ins Aus rutschte, was einen Reparatur-Stopp erforderte. Sonst hätten Red Bull, Ferrari und Mercedes alle Podestplätze der Saison 2022 eingenommen. Im Jahr davor hatten es noch acht Rennställe aufs Podest geschafft: Mercedes (28 Mal), Red Bull (23), McLaren und Ferrari (je 5), Alpine (2), Alpha Tauri, Aston Martin und Williams (je 1).

> „Durch die Investments haben die Topteams nicht nur Maschinen bekommen, sondern auch extrem viel Know-how aufgebaut.“
>
> Otmar Szafnauer, Alpine

Eigentlich ist es 2022 noch schlimmer geworden. Zu Beginn der Saison kämpften Red Bull und Ferrari um die Spitze. Mercedes war weit weg. Das Mittelfeld im Renntrimm noch weiter. Ab Mitte der Saison setzte sich Red Bull ab und holte zwischen dem GP Frankreich und dem GP Mexiko sogar neun Siege in Serie. Ferrari fiel ab dem GP Belgien zurück, Mercedes holte langsam auf. In Summe kommt Red Bull auf 17 Saisonsiege, Ferrari auf vier und Mercedes auf einen.

Das Mittelfeld ist eine Sekunde weg von der Spitze. In der Qualifikation schrumpft der Abstand je nach Rennstrecke. Die Reifen können Defizite der Mit-



Das Bild der Saison: Verstappen im Red Bull voraus, Ferrari und Mercedes dahinter. Das Mittelfeld ist bereits abgehängt

telfeldautos kaschieren. Im Rennen geht die Schere auf. In Mexiko beispielsweise überrundete Sieger Max Verstappen alle Mittelfeldautos. Nur die ersten sechs – also Red Bull, Mercedes und Ferrari – blieben innerhalb derselben Rennrunde.

Der Personalvorteil

Die Topteams durchlebten zwar Qualen, um unter den Budgetdeckel zu kommen. Was Red Bull nach der Buchprüfung der FIA im ersten Jahr nicht schaffte. Sie bauten Personal ab, was sie an die Schmerzgrenze brachte. Und doch haben sie nichts von ihrem Vorsprung eingebüßt. Das hat Gründe. Um es auf eine einfache Formel zu bringen: Mehr Leute haben mehr Ideen. Bessere Werkzeuge bringen eine präzisere Entwicklung. Großer Wettbewerb und die Gier nach Siegen hat sie nahe an die Perfektion gebracht.

Zunächst einmal haben die drei Topteams noch immer die meisten Angestellten. Und sie haben die besten Ingenieure in ihren Reihen. Sie hatten vor Beginn der Budget-Cap-Ära das meiste Geld, also zahlten sie auch das meiste Gehalt. Sie konnten ihr Personal am besten fördern. All das zahlt sich für Red Bull, Ferrari und Mercedes aus. Sie beschäftigen in etwa dreimal so viele Angestellte wie beispielsweise Haas. Entsprechend höher ist der Output an Ideen. Das beschleunigt die Entwicklung des Autos in der Fabrik und muss Auswirkungen auf die Performance auf der Rennstrecke haben.


WILHELM

Rot gewinnt wieder: Charles Leclerc


WILHELM

Das Quali-Monster: Ferrari F1-75


FERRARI

Fabriken wie ein NASA-Labor: Ferrari, Mercedes & Red Bull sind weit voraus


WILHELM

2022 ohne F1-Sieg: Lewis Hamilton

Erfolgsfaktor Konstanz: Toto Wolff

WILHELM



XPB

Auf dem Weg zum Comeback: Mercedes kämpft sich zurück nach vorne

Detailverliebte Topteams

Die Spitzenteams sind auch dann im Vorteil, wenn alle die Entwicklung eines neuen Autos auf einem weißen Blatt beginnen. „Wir haben 300 Designer, sie 600", formuliert es Aston-Martin-Teammanager Andy Stevenson überspitzt. 300 mehr, die das Reglement durchforsten, die es auf Grauzonen abklopfen, die nach Lücken suchen. So gab die wahrscheinlich größte Regelreform der Formel-1-Geschichte zwar allen eine neue Chance. Doch eben nur in der Theorie. Die Topteams hatten schon einen Vorsprung durch ihre Größe und Strukturen. Sie starteten den 100-Meter-Lauf schon bei 50 Metern, während der Rest an der Startlinie versammelt war.

Obendrauf kommt: „Die Topteams haben gelernt, an den winzigsten Details zu arbeiten. Das mussten sie, weil der Wettbewerb an der Spitze so umkämpft war und es um so viel ging. Ein restriktives Regelwerk wie das aktuelle ist da von Vorteil. Weil es auf die Details ankommt", schildern Red Bulls Ingenieure. Die Topteams haben die beste Infrastruktur und die besten Methoden, um auch unter der Obergrenze am effektivsten und effizientesten zu arbeiten.

Verlieren war für Red Bull, Mercedes und Ferrari ohne Kostenobergrenze auf Dauer einfach zu teuer. Wer 350 bis 500 Millionen Euro pro Saison ausgibt, dem bereiteten zweite oder dritte Plätze qualvolle Schmerzen. Und trieb sie in eine Art Paranoia, die unter den aktuellen Regeln zu einer Stärke geworden ist.

Beste Entwicklungstools

Die Topteams haben neben der Manpower noch einen entscheidenden Vorteil: ihre Werkzeuge. Sie haben vor dem Budget Cap massiv in Windkanal, Simulatoren, Prüfstände und Computerprogramme investiert. Es war ein Wettrüsten, das ihnen einen großen Vorsprung bescherte. „Durch die Investments haben sie nicht nur Maschinen bekommen, sondern auch extrem viel Know-how aufgebaut", sagt Alpine-Teamchef Otmar Szafnauer. „Neh- ▷

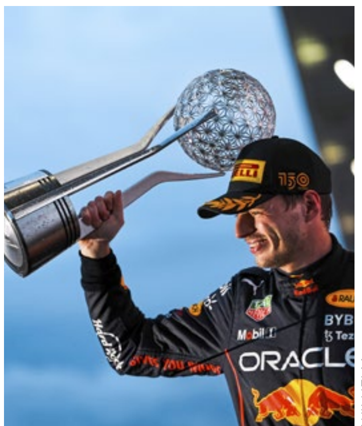
WILHELM

Die großen Teams der Formel 1 unter sich: Red Bull, Ferrari und Mercedes lassen dem restlichen Feld kaum eine Chance



WILHELM

Erfolgshunger: 17 Siege für Red Bull



WILHELM

Der Dominator: Max Verstappen



RED BULL

Die Topteams beschäftigen mehr Leute und haben bessere Werkzeuge

men wir die Reifenmodelle. Da sind die Topteams detaillierter als wir. Wenn du hier einen besseren Abgleich zwischen Simulation und Realität hast, bist du im Vorteil."

Szafnauer nennt noch ein Beispiel: „Die Topteams haben Prüfstände für die Bremsen. Wir nicht. Wir mieten uns einen für fünf Tage von Mercedes. Wir haben einen veralteten Driver-in-Loop-Simulator. Fragen Sie mal bei den Großen nach. Die haben mehrere." Red Bull, Ferrari und Mercedes haben Tools in ihren Fabriken, von denen andere nur träumen können. Zum Beispiel den sogenannten VTT (Virtual Test Track) – ein Prüfstand, auf dem das ganze Auto läuft. „Wir sind mit unseren Werkzeugen meilenweit voraus", sagen die Mercedes-Ingenieure. Der WM-Vierte Alpine hat erst kürzlich einen VTT in Betrieb genommen. Seit Oktober gibt es einen im Motorenwerk Viry-Châtillon.

McLaren, WM-Fünfter, hat keinen VTT. Teamchef Andreas Seidl will den Nachteil nicht zu hoch hängen. „Du nutzt ihn größtenteils vor der Saison, um das Auto auf Haltbarkeit abzuklopfen. Um zu überprüfen, wie die Power Unit im Auto funktioniert und ob mit dem Kühlkonzept alles stimmt." Dafür mietet sich McLaren bei der AVL in Graz ein. Der Betrieb dort mag hocheffizient sein. Aber alles unter einem Dach zu machen, ist effizienter. Und in der Formel 1 zählt jeder noch so kleine Vorteil.

Entwicklung in einer Hand

Mercedes und Ferrari entwickeln in einem hochmodernen Windkanal. Red Bull baut einen neuen, der 2024 oder 2025 ans Netz gehen soll. Kosten: zwischen 50 und 60 Millionen Euro. Den Nachteil eines alten Windkanals kann Red Bull ausgleichen, weil man in der CFD-Entwicklung einen Vorteil hat – und die präzisesten Messdaten auf der Rennstrecke gewinnt. Es gibt aber auch Stimmen, die sagen, man solle sich nicht vom Äußeren der denkmalgeschützten Anlage in Bedford täuschen lassen. Es dauert zwar, bis im Betongebäude die gewünschte Temperatur

„Ein bis zwei Zehntelsekunden verlieren wir wegen des Motors. Der restliche Verlust geht auf die Aerodynamik zurück.“

Laurent Rossi, Alpine

und Windgeschwindigkeit erreicht ist, dann liefert der Windkanal aber zuverlässige Qualität.

Nicht umsonst verweist McLaren-Teamchef Seidl auf die defizitäre Infrastruktur seines Teams im Vergleich mit den Branchengrößen. McLaren rüstet mit einem neuen Windkanal und Fahrsimulator auf. Allerdings kommen die weltweiten Krisen dazwischen. Die neuen Entwicklungswerkzeuge werden erst Mitte 2023 fertig sein. Und dann müssen die Ingenieure sich erst mal mit den neuen Produkten vertraut machen und sie mit der Wirklichkeit korrelieren.

Der 2024er-McLaren wird wieder ein Zwitter. Halb in Woking, halb in Köln entwickelt. McLaren schleppt diesen Nachteil also noch eine ganze Weile mit sich herum. Der Toyota-Windkanal in Köln ist nicht auf dem neuesten Standard der Formel 1. Er ist inzwischen älter als zehn Jahre. Die Entwicklungsarbeit an zwei Standorten – in Woking und mit einer kleinen Gruppe in Köln – ist ineffizient. Die Wege sind zu lang. Auch im Vergleich zu Mittelfeldrivale Alpine: „Wir haben einen vernünftigen Windkanal in Enstone, der zuverlässige Ergebnisse produziert“, sagt Alpine-CEO Laurent Rossi, der vorrechnet: „Ein bis zwei Zehntel verlieren wir gegenüber den Topteams wegen des Motors. Der restliche Verlust geht auf die Aerodynamik zurück.“

Aston Martin investiert massiv in den Standort Silverstone. Aktuell entwickelt man das Auto im Mercedes-Windkanal in Brackley. Aston Martin mietet sich dort ein. Der Betrag wird vom Budget Cap abgezogen, fehlt dem Team also in der Entwicklung. Red Bull, Mercedes und Ferrari entwickeln ihr Auto unter einem Dach. Sie machen alles selbst. Mercedes und Ferrari sogar den Motor. Red Bull bekam ihn als Werksteam von Honda maßgeschneidert. Ab 2026 baut man den Verbrenner selbst.

Die 150 Kilogramm schwere Power Unit, die Nebenaggregate, die Kühler. Wer Motor und Auto selbst konstruiert, hat Vorteile beim Packaging, also wie man alles im Auto unterbringt: für die Aerodynamik, für den Schwerpunkt. Die Kundenteams müssen mit dem leben, was ihnen die Hersteller geben. Nur Alpine hat wie die Topteams alles in der eigenen Hand. Nur hat man nicht die Entwicklungswerkzeuge wie die großen drei.

Mittelfeld mit mehr Luft

Viele Teams kaufen nicht nur Motoren, sondern auch Getriebe und Aufhängungen ein. Der Zweitverwerter ist immer im Nachteil. Der Produzent baut die Teile, wie er sie braucht. Wie sie zu seinem Aerodynamik-Konzept passen. Dem Abnehmer werden zudem die nominellen Entwicklungskosten vom Budget abgezogen. Das ist mehr, als die Eigenproduktion kostet. Sauber ging daher für 2022 dazu über, Getriebe und Hinterachse wieder selbst zu konstruieren. Der Einkauf bei Ferrari kostete ungefähr zehn Millionen Dollar, man selbst macht es für etwa ein Drittel. Das gesparte Geld steckt man in andere Bereiche.

Die Big 3 werden von ihren Ressourcen und der Infrastruktur, die man aufgebaut hat, als Geld noch keine Rolle spielte, eine Weile profitieren. Red Bulls Ingenieure nennen noch ein weiteres Faustpfand: die Prozesse. Die Entwicklungsteams sind eingespielt. Die Strukturen über Jahre gewachsen. Nur ein eingespieltes Team kann aus den vorhandenen Werkzeugen das Beste herausholen. Das merkt man auch im Vergleich zwischen Mercedes und Red Bull auf der einen Seite und Ferrari auf der anderen. In Maranello fehlt Kontinuität. Der Abgang von Teamchef Mattia Binotto ist ein weiterer Beleg dafür.

Die Topteams sind in der Tiefe bestens besetzt. Abgänge können aufgefangen und Umstrukturierungen vorgenommen werden. Bei Mercedes schlüpft Strategiechef James Vowles in eine etwas andere Rolle. Sein designierter Nachfolger leitete in der zweiten Jahreshälfte die Taktikabteilung an der Rennstrecke – reibungslos und ohne, dass es groß auffiel.

Die Topteams haben auch gezeigt, dass sie anpassungsfähig sind. Dass sie schnell lernen und in einem neuen Umfeld handlungsfähig bleiben. Der Budget



XPB

Nur eine Sensation in der Quali: Magnussen sichert sich in Brasilien die Pole



WILHELM

Ausnahme Imola: Lando Norris fährt im McLaren auf das Podest

Cap zwingt sie, Prioritäten zu setzen. Man kann nicht mehr mehrere Projekte parallel laufen lassen. Früher hätten Red Bull und Mercedes schneller abgespeckt. Da hätte man nicht eine Saison gebraucht und würde noch immer über dem Mindestgewicht liegen. Früher hätte Mercedes wohl mitten in der Saison ein neues Auto aufgelegt. 2022 setzte man sich mit dem störrischen W13 bis zum Schluss auseinander – und ist Red Bull näher gekommen.

Trotz der Überlegenheit der Topteams besteht Hoffnung, dass sich das Feld in den nächsten Jahren zusammenschiebt. Das Mittelfeld sollte bei gleichbleibenden Regeln mehr Luft nach oben

„Die Regeln werden uns Gegner bringen, die heute noch keine sind. Ich denke nicht, dass acht Titel in Serie noch mal möglich sind.“

Toto Wolff, Mercedes

haben. Es war abzusehen, dass sich die Budgetdeckelung nicht sofort auszahlt. Das ist ein mittel- bis langfristiges Projekt. Noch operieren ja nicht alle an der Obergrenze. McLaren-Teamchef Seidl hofft, dass es wie einst in Le Mans läuft. Dort war Audi mit seinem LMP1-Auto der Platzhirsch, ehe sich Porsche trotz kleinerer Ressourcen zum Sieger aufschwang.

Teams wie McLaren und Aston Martin rüsten auf. Sauber verbündet sich ab 2026 mit Hersteller Audi. Das könnte in Zukunft zu vielfältigerem Wettbewerb an der Spitze führen. „Die Regeln werden uns Gegner bringen, die heute noch nicht unsere Gegner sind“, glaubt Mercedes-Teamchef Toto Wolff. „Ich denke nicht, dass acht WM-Titel in Serie noch mal möglich sein werden.“ Aber: Das beste Team wird sich weiter durchsetzen. So ist Sport nun mal. Das ist auch gut so. Das Schlusswort gehört dem scheidenden F1-Sportchef Ross Brawn, der in Rente geht. „Die Topteams geben durch den Budgetdeckel wesentlich weniger aus. Der Sport hat darunter nicht gelitten. Zumindest ist davon nichts auf der Rennstrecke sichtbar.“ ■

Formel 1

Binotto nimmt den Hut

Ferrari sucht einen neuen Teamchef. Rennleiter Mattia Binotto hat seinen Rücktritt eingereicht, den die Firmenchefs akzeptierten. Der 53-Jährige kam damit wohl einer Degradierung zuvor.

Von: **Andreas Haupt**

Die Zeichen hatten bereits vor dem Saisonfinale auf Trennung gestanden. Damals dementierte Ferrari noch Berichte um eine Entmachtung von Teamchef Mattia Binotto. Inzwischen ist es Gewissheit. Der 53-Jährige und die Scuderia trennen sich. Ferrari-CEO Benedetto Vigna und der Aufsichtsratsvorsitzende John Elkann akzeptierten das Rücktrittsgesuch.

Binotto sprang, bevor er von seinem Posten gestoßen wurde. Er leitet das Team noch bis Ende des Jahres. Die Suche nach einem Nachfolger läuft schleppend. Es scheint fast, als wolle sich niemand auf den Schleudersitz setzen. Binotto hatte alle Ziele erfüllt, die man ihm vor der Saison auferlegt hatte. Ihm wurde trotzdem kein Vertrauen entgegengebracht. Sicher sind Ferrari einige operative Fehler unterlaufen. Dennoch schütteln Beobachter angesichts chaotischer Tage in Maranello den Kopf. Alfa-Teamchef Frédéric Vasseur befindet sich in Gesprächen mit Ferrari. Möglich scheint auch, dass der WM-Zweite die Nachfolge intern regelt. ■


WILHELM

Binotto ist weg: Ferrari will spätestens im Januar den neuen Capo vorstellen

Formel 1

Tambay gestorben

Patrick Tambay ist im Alter von 73 Jahren an Parkinson gestorben. Tambay hatte zwei Karrieren in der Formel 1. Erst als Aushilfsfahrer schaffte er den Durchbruch.

Von: **Michael Schmidt**

Am 4. Dezember erreichte die Motorsport-Gemeinde eine traurige Nachricht. Patrick Tambay ist im Alter von 73 Jahren gestorben. Der Franzose litt seit Längerem an Parkinson und Diabetes. Solange es ihm seine Krankheit noch erlaubte, arbeitete Tambay als TV-Kommentator und stellvertretender Bürgermeister seiner Heimatgemeinde Le Cannet in Südfrankreich.

Als Rennfahrer lief Tambay lange Zeit unter dem Radar. In der Formel 2 reichte es 1975 und 1976 nur zum zweiten und dritten Gesamtrang. Deshalb rutschte er erst mitten in der Saison 1977 in einem von Teddy Yip privat eingesetzten Ensign in das Formel-1-Feld. Fünf WM-Punkte und der Titel in der Can-Am überzeugten McLaren. Doch die Chance erwies sich als Flop. Nach einer punktelosen Saison 1979 musste der Franzose in andere Rennserien ausweichen. 1980 holte Teddy Yip den nun zweifachen Can-Am-Meister zurück in die Königsklasse, diesmal mit einem eigenen Auto. Als Theodore Ende 1981 zusperrte, war Tambay wieder arbeitslos. Nach dem Tod von Gilles Villeneuve erinnerte sich Ferrari an das verkannte Talent. In eineinhalb Jahren als Aushilfsfahrer holte Tambay zwei GP-Siege und 65 WM-Punkte. Dann musste der WM-Vierte von 1983 Michele Alboreto weichen. Mit drei Podestplätzen bei Renault und zwei Punkten für Haas-Lola klang Tambays Karriere Ende 1986 aus. Sein letzter großer Auftritt waren die 24 Stunden von Le Mans 1989. Tambay wurde Vierter in einem Jaguar XJR-9. ■



MOTORSPORT IMAGES

Erster von zwei Siegen: Tambay gewinnt den GP Deutschland 1982

NACHRICHTEN

AUDI RÜSTET AUF
Audi baut das Motorsport-Zentrum in Neuburg an der Donau aus. Auf dem Gelände entsteht eine neue Werkshalle mit einer Fläche von rund 3000 Quadratmetern. Dort werden Prüfstände für Motor und Hybridsystem untergebracht. Obendrein entstehen Technikräume und eine mechanische Werkstatt. Einen Teil des Neubaus will Audi im März 2023 in Betrieb nehmen. Die Fertigstellung ist für das erste Quartal 2024 angepeilt. Bislang beschäftigt die Motorenabteilung etwa 220 Mitarbeiter. Zielmarke Mitte 2023 sind 300 Angestellte. 2026 steigt Audi als Hersteller in die Formel 1 ein.

ABSAGE DES GP CHINA
Die Formel 1 macht auch 2023 einen Bogen um China. Das F1-Management gab nach Austausch mit dem Veranstalter und den relevanten Behörden bekannt, dass das für den 16. April eingeplante Rennen in Shanghai abgesagt wird. Die Corona-Regeln des Landes machen eine Austragung unmöglich. Es soll einige Rennstrecken geben, die gerne als Ersatz einspringen würden. Aus Fahrerlagerkreisen heißt es, die Wahrscheinlichkeit sei aber hoch, dass das Rennen ersatzlos gestrichen wird.

PALOU MCLAREN-ERSATZ
McLaren bestätigt Alex Palou als Ersatz für die F1-Saison 2023. Der 25-jährige Spanier ist Backup für Lando Norris und Oscar Piastri bei den Grands Prix, die nicht mit der IndyCar kollidieren. Bei zehn Terminüberschneidungen sollte Palou bei 13 Rennen vor Ort sein – vorausgesetzt, es bleibt nach der China-Absage bei 23 Grands Prix.

CHADWICK IN INDY NXT
Jamie Chadwick stellt sich einer neuen Herausforderung. Die dreimalige Siegerin der W-Series fährt 2023 in der Nachwuchsmeisterschaft der IndyCar – früher als Indy Lights bekannt.

JETZT REINHÖREN!

SOUNDS LIKE: RACING









Unsere auto motor und sport Formel-1-Experten sprechen vor jedem Rennen darüber, was die Fans von dem kommenden Grand Prix erwarten dürfen, und analysieren im Nachgang die wichtigsten Fakten und Hintergründe des Rennens oder laden direkt die Größen des Rennsports ins Studio ein.











Das jahrelange Gerangel hat ein Ende: Der ADAC übernimmt die DTM-Rechte

DTM

ADAC kauft DTM

Es war eine turbulente Woche im deutschen GT-Sport. Am Mittwoch (30.11.) verkündete Gerhard Berger das Ende der DTM-Dachorganisation ITR, am Freitag (2.12.) gab der ADAC bekannt, die DTM-Markenrechte zu übernehmen. Nun fragen sich alle Beteiligten: Was ist der nächste Akt?

Von: **Bianca Leppert**

Eine rasante Achterbahnfahrt der Gefühle liegt hinter allen Organisatoren, Teams und Fahrern im deutschen GT-Sport. Wäre so etwas wie die antiquierte Telefonkette heute noch in Mode, hätte man sie in der vergangenen Woche definitiv gebraucht. Die Neuigkeiten rund um DTM und ADAC verbreiteten sich aber auch so wie ein Lauffeuer – und dazu jede Menge Unsicherheit und Fragezeichen bei allen Beteiligten.

Zunächst gingen viele davon aus, der ADAC und die DTM würden 2023 gemeinsame Sache bei Rennevents machen, weil eine Verschmelzung der beiden GT3-Serien innerhalb der Winterpause zu kurzfristig erschien. Doch mit der Verkündung von DTM-Boss Gerhard Berger am Mittwoch (30.11.), die ITR aufzulösen, ging alles ganz schnell. So schnell, dass selbst die 17 Angestellten nichts davon ahnten, dass sie ab Januar ohne Job dastehen. Auch der AvD als sportlicher Ausrichter der DTM, die einen Vertrag mit der ITR hatten, ist damit außen vor. Die Kommunikationspolitik inklusive der Schwebephase für die Teams über Monate hinweg stand nach diesem Knall heftig in der Kritik.

DTM unter Dach des ADAC

Es war ein offenes Geheimnis, dass Berger aufgrund der wirtschaftlichen Herausforderungen der DTM mit mehreren Investoren – darunter einige Motorsport-Szenekenner – gesprochen hatte. Doch es fand sich offenbar niemand. Nach dem Platzen der ITR-Bombe am Mittwoch kochte logischerweise zwei Tage lang die Gerüchteküche hoch. Was passiert mit bestehenden Verträgen, mit Sponsoren und Partnern?

> „Dem ADAC geht es darum, die DTM zu erhalten, denn sie ist motorsportliches Kulturgut.“
>
> Dr. Gerd Ennser, ADAC

Was mit den Rahmenserien? Und was mit der Serie selbst?

Am Donnerstag liefen die Telefone noch heiß, am Freitag (2.12.) verschaffte der ADAC vielen zumindest ein bisschen Erleichterung. Man gab den Kauf der Markenrechte der DTM bekannt – die übrigens bei Gerhard Berger selbst mit der Gerhard Berger Motorsport AG und nicht bei der ITR lagen.

„Keine Marke steht so für den deutschen Motorsport wie die DTM. Dem ADAC geht es darum, die DTM zu erhalten, denn sie ist motorsportliches Kulturgut. Die DTM wird ab dem kommenden Jahr unter dem Dach des ADAC in ein neues Kapitel ihrer langen Geschichte starten“, sagte ADAC-Motorsport-Präsident Dr. Gerd Ennser. Wie das genau aussehen wird, will man am 8. Dezember in einer Pressekonferenz bekannt geben. Fakt ist: Man hat aktuell weder Sponsorenverträge übernommen noch Mitarbeiter der ITR oder sonstiges, sondern lediglich das Logo und die drei magischen Buchstaben inklusive der Internet-Domain.

„Jetzt ist der Zeitpunkt gekommen, die Grundlagen für die langfristige Zukunft der DTM zu schaffen“, sagte Gerhard Berger. „Daher habe ich mich entschlossen, die Marke dem ADAC zu übergeben. Ich bin fest davon überzeugt, dass die Marke beim ADAC in den richtigen Händen ist: Dort ist das nötige Know-how vorhanden, um allen Motorsportfans künftig ein einzigartiges Erlebnis zu bieten. Mit der langjährigen Erfahrung, den etablierten Strukturen und dem vereinseigenen Engagement für den Motorsport kann der ADAC nicht nur bestmögliche Synergien schaffen, sondern die DTM auch konsequent weiterentwickeln.“

Wie das aussehen könnte, ist derzeit Gegenstand vieler Spekulationen. Klebt man den Namen DTM einfach auf das ADAC GT Masters drauf? Das scheint eher unwahrscheinlich. Wer das State-

ment des ADAC aufmerksam liest, findet darin einen wichtigen Schlüsselsatz: „Für alle bisherigen Teilnehmer der DTM und des ADAC GT Masters wird es in der Saison 2023 Möglichkeiten geben, sich auf den Plattformen des ADAC zu engagieren.“

Soll heißen: Es deutet vieles darauf hin, dass sowohl ADAC GT-Masters-Teams mit dem Konzept mit zwei Fahrern auf einem Auto als auch DTM-Teams mit eben nur einem Piloten pro Auto an ihren Philosophien festhalten könnten. Das ist ein wichtiges Element bei der Saisonplanung – vor allem beim Budget.

ADAC steht vor Puzzle

Die Variante, dass beide Serien getrennte Rennwochenenden austragen und komplett eigenständig bleiben, ist unwahrscheinlich. Allein wegen der Synergieeffekte und dem Nachhaltigkeitsgedanken. Wenn beide GT3-Formate unter einem Dach fahren, ergeben sich aber auch Herausforderungen. Wie schafft man es, die Serien so weit voneinander abzugrenzen, dass sich die Show nicht doppelt oder sich die GT-Masters-Teams wie Komparsen vorkommen? Oder integriert man beide Varianten in ein kombiniertes Format? Nur wie regelt man dann das TV-Thema? Die DTM war bei ProSieben zu Hause, das ADAC GT Masters bei RTL Nitro. Was bei der Koordination helfen könnte: Die Macher von Ran Racing bei ProSieben waren früher bei KabelEins für die Übertragung des ADAC GT Masters verantwortlich – sind also alte Bekannte.

Nächste Hürde: Welche Rahmenserien übernimmt man? Der Porsche Carrera Cup gilt als gesetzt. Die TCR Germany wird weiterhin ausgeschrieben. Für zwei GT4-Serien wird kaum Platz sein und die DTM Trophy eher in die GT4 Germany übergehen. Zudem hatten die DTM Classic und der BMW M2 CS Racing Cup ihr Zuhause bei der DTM. So oder so: Es wird ein großes Puzzle.

Für die Teams ist vor allem der Kalender entscheidend. Der steht schon im Großen und Ganzen und könnte auf acht bis neun Events hinauslaufen. Mit Strecken wie dem Norisring kann der ADAC aber erst seit der Verkündung des Kaufs der Markenrechte in Verhandlungen treten. Es wäre eine Auffrischung für den bisherigen Kalender, dem der Glanz und Glamour eines Stadtkurses guttun würde. ■



ADAC

Zwei GT4-Serien im Rahmenprogramm? Eher unwahrscheinlich


DTM

Die DTM Classic sorgte bei der DTM für das Schwelgen in alten Zeiten



DTM

Die DTM auf dem Norisring hat Tradition. Übernimmt sie der ADAC?



ADAC

GT Masters und DTM müssten sich in vielen Punkten voneinander abheben

KOMMENTAR

FINGERSPITZENGEFÜHL

Ein Kommentar ist dazu da, um klar Stellung zu beziehen. Aber ehrlich: Ich bin zwiegespalten. Ich finde es großartig, dass eine Marke wie die DTM, in deren Namen die Tradition mitschwingt, erhalten wird. Ich habe aber auch Bauchschmerzen. Vorweg: Wir wissen noch nicht, wie die DTM unter dem Dach des ADAC aussehen wird. Es ist alles also ein bisschen in die Glaskugel schauen. Als ich von den Neuigkeiten hörte, dachte ich jedenfalls spontan an glorreiche Motorsport-Zeiten wie damals in der Beru Top 10, wo viele Serien unter einem Dach ohne Kaviar-Atmosphäre vor gut gefüllten Tribünen eine tolle Show boten. Wenn der ADAC es hinbekommt, ein stimmiges Programm inklusive der DTM auf die Beine zu stellen, könnte es ein sensationelles Motorsport-Spektakel in Deutschland werden. Für meinen Geschmack die richtige Mischung aus Grillen vorm Truck und dem exklusiven Zauber der drei Buchstaben. Andererseits mache ich mir Sorgen um das ADAC GT Masters. Ich habe als Journalistin bereits von beiden Serien berichtet und kenne ihr Innenleben. Da wäre es schade, wenn eine solide Meisterschaft wie das GT Masters zur Nummer zwei degradiert werden würde oder ihr Dasein gar auf einer anderen ADAC-Plattform wie dem Racing Weekend fristen würde. Das hat es nicht verdient, auch wenn im vergangenen Jahr die Starterzahlen schwächelten. Vielmehr muss der ADAC Fingerspitzengefühl beweisen, beiden Serien ihre Daseinsberechtigung zu geben, indem man ihre jeweiligen Stärken erkennt und voneinander abhebt. Statt sich zu kannibalisieren, könnte so die DTM von der Bodenständigkeit des GT Masters profitieren und das GT Masters vom Zauber der DTM.



Bianca Leppert
Redakteurin

„Wir sind eine Familie“

Klaus Landgraf hat mit seiner Mannschaft den Titel im ADAC GT Masters geholt. Dabei gibt es sein Team erst seit 2021. Ein Blick hinter die Kulissen.

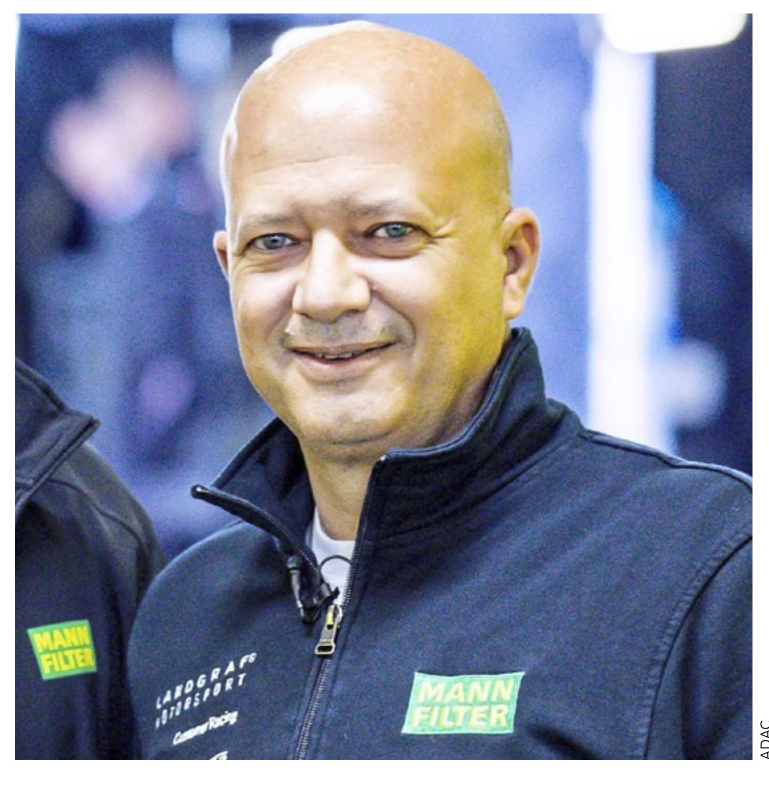
Von: **Bianca Leppert**

Es war das zweite Jahr Ihres Teams Landgraf Motorsport im ADAC GT Masters – und schon haben Sie den Titel geholt. Eine Überraschung?
Es wäre unverschämt zu sagen, es war fällig diesen Titel zu holen. Das darf man nach zwei Jahren eigentlich nicht sagen. Aber gerade nach diesem Jahr – es war ein hartes für uns – ist es das, was das Team verdient hat. Und es gibt einen Motivationsschub für die nächste Saison. Wir haben uns die Latte sehr hochgelegt.

Das Hin und Her um den zweiten Fahrer neben Marciello war zudem etwas verwirrend, oder?
Das kann passieren. Wir hatten mit Raffaele mehrere Gespräche geführt und eine gute Unterstützung von AMG in dieser Phase. Mit Maro Engel kam der Durchbruch. Wegen Überschneidungen konnte er aber nicht das ganze Jahr fahren. Wir waren froh, dass wir Dani Juncadella an seiner Seite platzieren konnten. Die beiden haben sich arrangiert, und es lief auch ganz gut.

Wo sehen Sie die Stärken Ihrer Mannschaft?
Ganz klar: Das Team geht nicht nach Hause, ehe Lösungen gefunden wurden. Ich fühle mich als Chef wie der Papa. Mir hilft die Erfahrung aus der eigenen Firma enorm. Ich komme mir vor wie zu dem Zeitpunkt, als ich vor 24 Jahren mein Logistik-Unternehmen aufgebaut habe.

Haben Sie denn selbst Motorsporterfahrung?
Ich habe mit einem BMW 1er in der RCN und mit einem BMW 3er in der VLN angefangen. Es ging bis zum Cup-Porsche. Dann wollte ich ein eigenes Team gründen, war aber beruflich sehr eingespannt. 1997 habe ich eben dieses Logistik-Unternehmen mit fünf



ADAC

> „Ich bin die Hälfte des Tages mit allen in der Werkstatt. Das ist fast ein Full-Time-Job.“
>
> Klaus Landgraf, Teamchef

Mitarbeitern gegründet, heute sind es fünf Unternehmen mit rund 600 Mitarbeitern. 2018 kam das erste Projekt mit Mercedes-AMG beim 24h-Rennen, das war aber nur eine einmalige Sache.

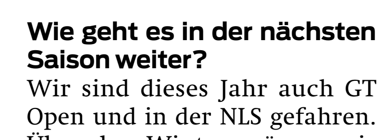
Wie kam es dann zum Start im GT Masters seit 2021?
Irgendwann habe ich in Hockenheim bei Norbert Brückner mal einen Mercedes SLS getestet. Wir haben uns angefreundet. Anfang letzten Jahres saßen wir im Februar bei mir in der Halle. Dort stehen nur meine privaten Rennwagen, und wir hatten nicht mal einen 10er-Schlüssel. Die Frage war: Wie macht man einen erfolgreichen Aufschlag im ADAC GT Masters? Nur drei Monate später stand unser erster Auftritt in Oschersleben. Wir fuhren die Pole, den Streckenrekord und den Sieg heraus.

Da war also das Feuer komplett entfacht?
Wir wollten eigentlich die Meisterschaft gewinnen. Das haben wir letztes Jahr aber verpasst. Anfang des Jahres mussten wir uns erst mal ein bisschen aussortieren. Ab Mitte der Saison haben wir die Kurve gekriegt und konnten dann die Meisterschaft gewinnen. Das Team ist direkt bei mir am Standort in Gensingen bei Mainz in der Nähe meines Büros angesiedelt. Ich verbringe die Hälfte des Tages mit allen in der Werkstatt. Es ist annähernd ein Full-Time-Job.

Fahren Sie selbst noch?
2018 hatte ich ein paar Krankheiten und konnte mehrere Jahre keinen Sport machen. Ich wollte aber vom Motorsport nicht loslassen und dachte, bevor du gar nix mehr machst, machst du eben den Teamchef.

Wie haben Sie die Mannschaft aufgebaut?
Nico Heinz, der Sohn des Formel-1-Fahrermanagers Werner Heinz, war unser erster Mitarbeiter als Teammanager. Und wie es oft ist: Der eine kennt den anderen. So haben wir das Team zusammengestellt. Es ist eine sehr familiäre Atmosphäre, wir essen auch jeden Tag gemeinsam. Die meisten haben GT3-Erfahrung. Aber wir haben auch Lkw-Fahrer meines Logistikunternehmens, die zum Tanken angelernt wurden. Am Meisterauto war Nico Duval der Ingenieur. Er arbeitet auch bei Akkodis viel mit Raffaele Marciello zusammen. Insgesamt sind wir zehn Festangestellte und noch mal so viele Freelancer.

Ein wichtiges Puzzleteil war Marciello. Was macht ihn so speziell?
Lello sitzt am Kommandostand, macht Instagram, steht auf, setzt seinen Helm auf und fährt Bestzeit. Er ist sofort da und braucht nicht mal eine Runde zum Einschießen. Er geht über das Limit hinaus und kann es kontrollieren. Und mit seinem Ingenieur Nico Duval ist er ein Dreamteam – die beiden sind eine Einheit.



Wie geht es in der nächsten Saison weiter?
Wir sind dieses Jahr auch GT Open und in der NLS gefahren. Über den Winter müssen wir uns mal sortieren. Ich glaube nicht, dass wir wieder so ein großes Programm fahren, sondern uns auf unsere Kernkompetenzen fokussieren. ■



ADAC

Das Meisterauto: Raffaele Marciello holte für Landgraf den GT-Masters-Titel

ADAC GT4 Germany

Aston-Kutscher unter sich

Das Titelrennen in der ADAC GT4 Germany avancierte 2022 zu einem Kampf zwischen drei Aston-Martin-Duos. Am Ende durften Hugo Sasse und Mike David Ortmann (Prosport Racing) jubeln.

Von: **Michael Bräutigam**



ADAC

Die „Ashton Maja" von Sasse und Ortmann holte letztlich souverän den Titel

Für die Auftaktsieger und Halbzeitmeister Phil Dörr/Indy Dontje lief in der zweiten Saisonhälfte nicht mehr vieles nach Plan. Am Nürburgring fiel man am Samstag aus und betrieb mit P2 am Sonntag Schadensbegrenzung. Am Sachsenring hielt man mit einem dritten und einem sechsten Platz dagegen nur mehr eine rechnerische Chance auf den Titel offen.

Dörr Motorsport, für die die beiden frühen Leader unterwegs waren, hatte aber mit dem zweiten Auto von Ben Dörr und Romain Leroux noch ein weiteres, heißeres Eisen im Feuer. Die waren (und blieben) zwar ohne Sieg, bestachen jedoch mit großer Konstanz und hielten so den Anschluss zur Tabellenspitze.

Die hatten sich Ortmann und Sasse derweil mit ziemlicher Wucht gesichert. Mit Ausnahme des wenig erbaulichen Wochenendes am Red Bull Ring fuhr man immer in die Top 5. In Zandvoort robbte man sich mit einem Doppelsieg zur Halbzeitmarke schon ganz nah an die Spitze. Nach P4 und P5 am Nürburgring sowie einem weiteren Doppelsieg am Sachsenring eroberten sie sich dann auch die Favoritenrolle.

Beim Finale in Hockenheim wäre es sogar fast schon am Samstag so weit gewesen. Bis zur letzten Runde lag man auf Titelkurs, doch ein übermotivierter Angriff eines Porsche-Piloten kostete die entscheidenden Punkte zur vorzeitigen Meisterschaft.

Dörr holt Team-Trophäe

Deutlich mehr als die fehlenden Zähler holte man tags darauf. Mit Platz 2 durfte man sogar auf dem Podium den Titelgewinn zelebrieren. „Wir waren als Team eine richtig starke Einheit. Das war der Schlüssel zum Erfolg", sagte Ortmann. Er und Sasse werden 2023 auf der Nordschleife (NLS/24h) in den GT3-Aston von Prosport aufsteigen.

Das Dörr-Team hatte mit den Plätzen 2 und 3 der Fahrermeisterschaft zwar dort das Nachsehen, dafür durfte man sich über den Team-Titel freuen.

Die Trophy-Wertung gewannen wie im Vorjahr, diesmal aber noch deutlicher, Christian Kosch und Tom Kieffer im Porsche Cayman GT4 RS von Allied-Racing. In der Junior-Wertung konnte der 18-jährige Hugo Sasse derweil sogar noch eine zweite Meister-Trophäe einheimsen. ■

GT4 European Series

Audi-Duo gewann den Thriller

Erwan Bastard und Roee Meyuhas (Saintéloc-Audi) drehten beim Finale in Barcelona das Titelrennen noch zu ihren Gunsten. Auch die weiteren Titel gingen an deutsche Autos.

Von: **Michael Bräutigam**



GT4 EUROPEAN SERIES

Doch noch Meister: Bastard/Meyuhas im Audi von Saintéloc Racing

Während ausgerechnet in der deutschen GT4-Serie Aston Martin dominierte, gaben im wieder einmal vollgepackten Feld der europäischen GT4-Serie die deutschen Fabrikate und ihre Piloten den Ton an. So wie über weite Strecken der Saison Enzo Joulié und Lluc Ibañez in ihrem Mercedes-AMG GT4 des spanischen NM Racing Teams. Sie hatten sich mit konstanten Punktergebnissen sowie drei Rennsiegen vor dem Finale um 18 Punkte von ihren ersten Verfolgern Bastard/Meyuhas in der Tabelle abgesetzt.

Bei diesen lief nach zwei zweiten Plätzen zum Auftakt zunächst nicht mehr viel zusammen. Nach einer Durststrecke brachte man sich erst mit Big Points in Spa und Hockenheim überhaupt wieder in Schlagdistanz zu den Führenden.

Mit einem Sieg im Samstagsrennen von Barcelona verkürzte man den Abstand auf drei Punkte hinter Joulié/Ibañez. Alles war angerichtet für einen wahren Thriller im letzten Saisonlauf. Der bot wahrlich viel Action, eine rote Flagge und vor allem Drama für die Tabellenführer. Zwar fielen auch die Herausforderer im wilden Treiben zurück, doch Meyuhas kam zum Rennende besser voran als Ibañez, und so ging der Silber-Titel um drei Punkte an das Saintéloc-Duo, das in diesem Jahr auch den französischen GT4-Titel abgreifen konnte. Gleichzeitig konnte man zudem in der Teamwertung noch NM Racing hauchdünn abfangen.

Auch in der Pro-Am- sowie Am-Wertung entschieden sich die Titel erst beim Finale. Die Klasse der gemischt eingestuften Fahrerpaarungen entschieden Jim Pla und Jean-Luc Beaubelique im Akkodis-Mercedes für sich.

Über die Am-Fahrerwertung konnte sich das Team W&S Motorsport freuen, deren Porsche von Mikhail Loboda und Andrey Solukovtsev zur Meisterschaft gefahren wurde. Für den Team-Titel der Am-Klasse reichte es aber knapp nicht. Um zwei Punkte unterlag man der Akkodis-Mannschaft, die auch die Pro-Am-Teamwertung gewann. ■

Nürburgring Langstrecken-Serie: ILN-Vorschläge

Ideen für NLS-Zukunft

Die Interessengemeinschaft Langstrecke Nürburgring hat den Organisatoren der Nürburgring Langstrecken-Serie vor einigen Wochen ein Konzeptpapier vorgelegt. Das sieht unter anderem Reifenlimits und die Abschaffung des 12h-Rennens vor.

Von: **Bianca Leppert**

Mit der Ernennung von Mike Jäger als neuem Geschäftsführer der VLN Sport GmbH und dem Berater Karl Mauer hat die NLS bereits einen neuen Weg in die Zukunft geebnet. Die Interessengemeinschaft Langstrecke Nürburgring hat nun konkrete Ideen im Gepäck, wie die Wegweiser dafür aussehen könnten. Bisher hielt man sich damit noch zurück, nun werden die Inhalte des Konzeptpapiers veröffentlicht.

Das elf Seiten lange Dokument ist eine Zusammenfassung des ILN-Workshops vom 19.10. Einer der Punkte: Die Forderung nach einer Reifenlimitierung, die man als „zwingend erforderlich" empfindet. So sollen bei einem 4h-Rennen in den V-Klassen acht neue Reifen plus vier gebrauchte erlaubt sein, in den Klassen SP7 – SP PRO und Cup2 insgesamt 12 Reifen plus vier gebrauchte, in der SP9 schließlich 16 plus vier gebrauchte.

Ebenfalls zur Kostenreduzierung soll die Abschaffung des 12h-Rennens beitragen. „Zu teuer, zu kompliziert, zu ungerecht und wirtschaftlich für viele Teilnehmer uninteressant", so das Fazit. Stattdessen schlägt man vor, alle Rennen zwischen Mitte April bis Mitte Oktober auszurichten. Die Aufteilung sieht vor: Fünf 4h-Rennen als reine Samstagsläufe, zwei 4h-Rennen als Double Header mit jeweils einem eigenständigen Lauf am Samstag und Sonntag. Zwei 6h-Rennen als Double Header und Saison-Höhepunkt unter einem schlagkräftigen Namen wie zum Beispiel „NLS 12h-Wochenende".

Darüber hinaus schlägt die ILN einen Race Consultant vor, der über NLS-Erfahrung verfügen soll und der Rennleitung und bei Bedarf auch den Sportkommissaren beratend zur Seite steht. Auch die Strafe bei Code-60-Vergehen sollte laut ILN überarbeitet werden. Denn da der Verstoß „in der Regel nicht vorsätzlich geschieht", sei die Strafe „tendenziell zu hoch". Die Wahl des Strafmaßes müsse ein größeres Ermessen der jeweiligen Situation ermöglichen. ■

BR FOTO

12h-Rennen: Der komplizierte Restart polarisierte im Fahrerlager

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

DSK MIT NEUEM LOGO

Der Deutsche Sportfahrer Kreis präsentierte zur Eröffnung der Essen Motor Show sein neues Markenlogo: Die neue Wort- und Bildmarke besteht aus einer stilisierten Zielflagge und den drei prägnanten Buchstaben, die so unverwechselbar für den DSK sind. Das neue Visual steht metaphorisch für die neue Reise, auf die sich der DSK begibt: Vollgas in Richtung Zukunft. Mit dem Wegfall der an die Nationalfarben von Deutschland angelehnten ‚Doppelflagge', die ein Rennfahrzeug und ein Motorrad beinhaltete, zeigt der DSK jetzt mehr denn je: Wir sind eine offene Gemeinschaft. Wir haben Visionen. Und bei uns ist jeder willkommen!

LAMBORGHINI MIT GROSJEAN

Lamborghini hat am Dienstag die Verpflichtung des Ex-Formel-1-Piloten Romain Grosjean verkündet. Der 36-jährige gebürtige Schweizer mit französischem Pass wird bereits beim 24h-Rennen in Daytona Ende Januar sein Debüt als Lamborghini-Werkspilot geben, wo er einen Huracán GT3 des Iron Lynx-Teams in der GTD-Pro-Klasse zusammen mit den neuen Werksfahrerkollegen Andrea Caldarelli und Mirko Bortolotti pilotieren wird. 2023 wird Grosjean auch in die Entwicklung des neuen LMDh-Rennwagens eingebunden sein, den er ebenfalls als Werkspilot ab 2024 im Rennbetrieb steuern wird.



LAMBORGHINI

LMDH-TEST IN DAYTONA

Am Dienstag und Mittwoch dieser Woche findet der LMDh-Pflichttest für die vier neuen Hersteller Porsche, BMW, Acura und Cadillac statt. Dem Vernehmen nach soll es zwar Verzögerungen bei der Homologation der Autos gegeben haben, aber prinzipiell haben alle Hersteller den Prozess offenbar erfolgreich abgeschlossen, auch wenn teilweise noch die entsprechenden Formulare fehlen. Bei Acura hat mittlerweile allein das Team von Wayne Taylor über 8000 Testkilometer abspulen können. Nimmt man die Testkilometer als Gradmesser für den Stand der Entwicklung, so liegt Porsche deutlich vor Cadillac, dahinter folgen Acura und BMW.

CADDY: DIXON UND AITKEN

Scott Dixon und Jack Aitken ergänzen das Werksfahreraufgebot von Cadillac Racing bei den vier langen IMSA-Rennen zum Endurance Cup (Daytona, Sebring, Watkins Glen und Atlanta). Dixon fährt mit Sébastien Bourdais und Renger van der Zande bei Chip Ganassi Racing, Aitken mit Sims/Derani bei Action Express Racing.

NLS: NEUER LEITER SPORT

Christian Vormann übernimmt in der NLS den Posten Leiter Sport. Der 32-jährige Kaufmann für Speditions- und Logistikdienstleistungen ist als direkter Ansprechpartner für Teilnehmer und Teams die Schnittstelle zur Rennleitung. Er ist unter anderem bundesweiter Koordinator der DMSB-Staffel.

SRO: NEUE KLASSEN

Im Sprint und Endurance Cup der GTWC sind nach mehreren Anpassungen die finalen Einteilungen fix. Im Bronze Cup geht es um ein Ticket für die 24h Le Mans 2024. Pro Cup: keine Vorgaben; Gold Cup: Gold/Gold/Silber + Gold in Spa (Gold/Silber im Sprint); Silber Cup: Silber/Silber/Silber + Silber in Spa (Silber/Silber im Sprint); Bronze Cup: Platinum/Silber/Bronze + Silber in Spa – (Platinum/Bronze im Sprint); Pro-Am (nur Endurance): Platinum/Bronze/Bronze + Platinum in Spa.



MOTOR SPORT aktuell
F1: Russell gewinnt Brasilien-GP
Mercedes kann doch noch siegen
WTCR in Bahrain
Hyundai darf zwei Mal jubeln
Rallycross-WM am Nürburgring
Kristoffersson in eigener Liga
Rallye-WM in Japan
Hyundai-Doppelsieg zum Saisonabschluss
Superbike-WM in Indonesien
Bautista feiert Titel
Sportwagen-WM in Bahrain
Toyota lässt im Finale



AUTO STRASSENVERKEHR
Neuheiten 2022
Diese Modelle kommen noch in diesem Jahr



Motor Klassik
Luxus-Cabrios
Service-Kosten Ford Taunus



YOUNGTIMER
DER BABY-BENZ WIRD 40!
MERCEDES 190





PS-GROUP/B.SCHOKE

Nah dran, aber nicht vorbei: Muller belagerte Panis, konnte ihn aber nicht überholen

Die Rückkehr des Königs

Gipfeltreffen der Eiskönige – im wahrsten Sinne des Wortes. Große Namen kennzeichnen die 34. Saison der Trophée Andros: Sébastien Loeb, Yann Ehrlacher, Aurélien Panis, der Meister der letzten beiden Jahre Jean-Baptiste Dubourg, und Rekordmeister Yvan Muller kehrte zurück.

Von: **Bernhard Schoke**

Beim traditionellen Saisonauftakt in Val Thorens (eine Stunde südöstlich von Albertville) standen damit etwas mehr als die Hälfte aller Titel der traditionsreichen Eisrennserie Trophée Andros gemeinsam auf dem spiegelglatten Parkett. Denn allein Yvan (genannt der Schreckliche) Muller konnte in den Jahren vor und nach der Jahrtausendwende exakt zehn Mal die Serie für sich entscheiden. Und mit Aurélien Panis sowie Jean-Baptiste Dubourg, der – wie zuvor auch Jean-Philippe Dayraut – sechsmal einschließlich der letzten beiden Jahre die Eiskrone eroberte, waren exakt 17 Titelträger auf dem Eis. Einzig Rallye-Rekord-Weltmeister Sébastien Loeb ist noch nicht in dieser illustren Liste zu finden.

Who is who?

Die vom Obstkonzern Andros gesponserte Serie ist streng genommen nur eine regionale und saisonale Veranstaltungs-Serie, kann aber in ihren knapp dreieinhalb Jahrzehnten mit vielen großen Namen aufwarten. In der Liste der Motorsportler, die auf dem Eis bereits ihr Fahrgefühl unter Beweis gestellt oder es versucht haben, finden sich die Formel-1-Weltmeister Alain Prost und Jacques Villeneuve, Monaco-Grand-Prix-Sieger Olivier Panis, Rallye-Legenden wie Ari Vatanen und Markku Alén, die Dakar-Sieger Jean-Louis Schlesser und Jutta Kleinschmidt, Langstrecken-Haudegen Franck Lagorce oder Paul Belmondo – um nur einige zu nennen.

Dennoch konnte und kann sich bisher niemand mit dem einen messen: Yvan Muller. Der Elsässer hat seine Eiskünste vieleJahre so eindrucksvoll unter Beweis gestellt, dass er Rekorde aufgestellt hat, die wohl kaum zu überbieten sind. Denn sein Beiname – der Schreckliche – kommt nicht von ungefähr. Von Mitte der 90er-Jahre bis zur Mitte der 00er-Ausgaben bissen sich alle Herausforderer an dem Elsässer die Zähne aus.

> Yvan Muller ist der absolute Eiskönig: Der Elsässer sammelte in der Trophée Andros in elf Jahren zehn Titel und führt mit knapp 40 Rennsiegen auch diese Statistik an.

Auf nahezu alle Aktionen seiner Kontrahenten hatte er eine passende Antwort in den Rennen parat. In den Vor- und Zwischenläufen zauberte er auf fast allen Kursen eine Bestzeit nach der anderen aufs Eis. Fast 50 Siege fuhr er ein. Seine zehn Titel gewann er in nur elf Jahren. Seinen Ehren-Titel, „Yvan Le Terrible“, hat er sich nicht durch übertriebene Zweikampfhärte erarbeitet, sondern besser erfahren.

Die größte Frage nach anderthalb Jahrzehnten Absenz lautete: Kommt der Schreckliche mit den Herausforderungen der E-Renner klar? Denn seine bisherigen Erfolge hat er alle mit konventionellem Antrieb, sprich „Verbrennern“, herausgefahren. Und die stellten und stellen, im Gegensatz zu den E-Boliden, ihr maximales Drehmoment in einem überschaubaren Bereich zur Verfügung. Aus dem Stand direkt die gesamte Performance des Aggregats zur Verfügung zu haben war und ist für ihn die besondere Herausforderung und natürlich auch, wie gut sein „Popometer“ mit 53 noch funktioniert.

Und es kam wie erwartet. Am ersten Wertungstag kämpfte Muller mit der Einstellung seines Renners. Es fehlte an Traktion. Denn das Eis wies ruck, zuck tiefe Furchen und Rillen auf – dem Drehmoment der Renner hatte es wenig entgegenzusetzen. Dabei wird auf gemeinsamen Wunsch der Teamchefs nur noch mit rund 400 Newtonmetern und ca. 270 PS gefahren, wie Luc Mar-



Vorkämpfer: Meister Dubourg tankte sich vor bis aufs Treppchen



Ganz vorn nicht bei der Musik und vorzeitig weg: Sébastien Loeb



Nach 16 Jahren Pause aus dem Tandt konkurrenzfähig: Yvan Muller



Beste Abstimmung, fehlerfreie Vorstellung: Aurélien Panis führt die Tabelle an

chetti, Chef von Exagon, der Entwicklungsfirma der Renner berichtet. Technisch möglich sind in der aktuellen Version des Renners sowohl bei der Leistung wie auch dem Drehmoment weitaus mehr. 1260 Newtonmeter auf der einen Seite und etwa 700 PS auf der anderen.

Schwieriger Einstand

Aber nicht nur Muller, sondern auch Sébastien Loeb kämpfte am ersten Wertungstag mit dem Eis. Besser lief es für die Piloten, die mit den E-Rennern vertraut sind. Allen voran Dorian Boccalacci, Nathanael Berthon und der amtierende Meister Jean-Baptiste Dubourg, die in dieser Reihenfolge am ersten Abend auf dem Podium standen, nachdem sie bereits die Vor- und Zwischenläufe unter sich ausgemacht hatten. Aurélien Panis und Yvan Muller folgten auf den weiteren Plätzen, Yann Ehrlacher kam mit den Bedingungen nicht zurecht und wurde nur Achter.

Die Rallye-Fraktion zeigte sich schon am Samstagabend geschwächt. Loeb musste aus persönlichen Gründen vorzeitig abreisen, Landsmann Adrien Fourmaux wird sein Debüt auf dem Eis vor allem wegen der üblen Magenverstimmung in Erinnerung behalten. Er rollte nach nur einer Runde im kleinen Finale am Sonntag aus.

Derweil zeigte Altmeister Muller am Sonntag, dass er es noch immer kann. Mit komplett neuer Fahrwerkseinstellung war er durchgehend in der Spitzengruppe zu finden. Im großen Finale wurde er – aus der ersten Reihe losprechend – dann knapp hinter dem von der Pole-Position startenden Aurélien Panis Zweiter vor Dubourg. Der amtierende Meister kämpfte sich im Finale von Startplatz 5 aufs Treppchen und machte so direkt allen Beteiligten ganz klar, dass er auch in diesem Jahr beim Kampf um die Eiskrone ganz vorn mitmischen will.

Muller war ein paar Mal fast dran am Stoßfänger von Panis, fand aber mit sportlichen Mitteln keinen Weg an ihm vorbei. Für Ehrlacher war auch der zweite Tag wie der vorausgegangene. Er fand sich als Siebter nur im kleinen Finale wieder, und so konnte der Vizemeister nicht von etwaiger Schützenhilfe seines Onkels profitieren. Mullers Motivation zur Rückkehr ins Cockpit war eigentlich der Wille, seinem Neffen Ehrlacher im Titelrennen als Flügelmann zu dienen.

Der Meister lauert

In der Gesamtwertung kommt nun Panis mit sechs Punkten Vorsprung als Führender zum zweiten Rennwochenende nach Andorra. Yvan Muller ist Tabellendritter, zwei Zähler hinter Nathanaël Berthon, der am zweiten Tag in Val Thorens nur Fünfter wurde. Dubourg lauert mit ebenfalls zwei weiteren Zählern Rückstand auf Platz vier der Meisterschaft. Der amtierende Champion war am Auftakt-Wochenende nicht siegfähig, bleibt aber in Schlagdistanz. Beste Voraussetzungen also für ein spannendes viertes Advents-Wochenende in dem in den Pyrenäen zwischen Frankreich und Spanien gelegenen Zwergstaat, bevor dann die Weihnachts- und Neujahrspause auch für die Eisrenner ansteht. ■

VAL THORENS FINALE, SAMSTAG, 3.12.

Fahrer	Fahrzeug	Zeit
1. Dorian Boccolacci	AS01	4:59,304 h
2. Nathanael Berthon	Peugeot e208	+4,296 s
3. Aurélian Panis	Audi A1 Isere	+9,845 s

VAL THORENS FINALE, SONNTAG, 4.12.

Fahrer	Fahrzeug	Punkte
1. Aurélian Panis	Audi A1 Isere	4:59,838 h
2. Yvan Muller	Andros Sport	+1,759 s
3. Jean-Baptiste Dubourg	Renault Zoe	+9,472 s

PUNKTESTAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Panis	122 Pkte
2. Berthon	116
3. Muller	114


Man schätzt sich: Von 2010 bis 2017 absolvierte Tänak 70 WM-Starts für M-Sport

ROESELER

Rallye-WM

Tänak zurück zu M-Sport?

Déjà-vu für M-Sport-Boss Malcolm Wilson. Fünf Jahre nach Sébastien Ogier geht der umtriebige Brite für einen Ex-Weltmeister erneut all in. Anfang der Woche entscheidet sich, ob Ott Tänak ins Ford-Werksteam zurückkehrt.

Von: **Reiner Kuhn**

Seit Monaten buhlt M-Sport-Boss Malcolm Wilson um Ott Tänak. Denn schon zur Saisonhalbzeit zeigte sich, dass weder Craig Breen noch Adrien Fourmaux die in sie gesetzten Erwartungen erfüllen können. Im Gegenteil: Während Teilzeitpilot Sébastien Loeb mit dem Ford Puma Rally1 bestens zurechtkam und in Monte Carlo den ersten Hybridsieg feierte, vergeigten seine Teamkollegen eine Rallye nach der anderen und belasteten mit zum Teil heftigen Unfällen das Budget.

Zehn Tage nach dem Saisonfinale, die Wettbewerber haben gerade ihre künftigen Fahrerriegen inklusive Breens Wechsel zurück zu Hyundai bekannt gegeben, reiste Tänak zu M-Sport, um den Ford Puma Rally1 zu testen. Nur wenn der 35-Jährige von dessen Wettbewerbsfähigkeit überzeugt ist, würde man ihn kriegen. Der 2020 als Weltmeister von Toyota zu Hyundai gewechselte Este haderte nach dem i20 WRC auch mit dem spät bereitstehenden Rally1-Hybrid, kritisierte erst die Entwicklungsgeschwindigkeit und seit Saisonbeginn auch offen die Struktur im Team. Er stieg vorzeitig aus seinem gut dotierten Vertrag aus.

Tänaks Gage ist Wilsons größere Hürde. Nur zu gut erinnert sich der Brite an den Dezember 2016, als die Verpflichtung von Sébastien Ogier ihn und Herstellerpartner Ford an die finanziellen Grenzen brachte. Doch der Erfolg gab M-Sport recht. Auch deshalb soll es nun schnell gehen. „Wir arbeiten mit Hochdruck an seiner Verpflichtung und sind überzeugt, dass auch Ott interessiert ist", sagt M-Sport-Teamchef Millener und verrät: „Noch in dieser Woche steht fest, ob es klappt."

Läuft alles nach Plan, sollen neben Teamleader Tänak Pierre-Louis Loubet erstmals alle WM-Läufe und Sébastien Loeb erneut ein Teilzeitprogramm bestreiten. Der Elsässer betont allerdings, er habe bisher noch kein Angebot von Wilson. Gus Greensmith könnte ein Teil- oder Vollzeitprogramm fahren. Adrien Fourmaux soll dagegen in der WRC2 wieder neues Vertrauen aufbauen. ■

Deutsche Rallye-Meisterschaft – Kalender 2023

Ein neuer Sechser ohne Zusatzzahl

Nachdem die 3-Städte-Rallye in die Rallye-WM entschwunden ist und man im hohen Norden das Handtuch warf, musste der Kalender der Deutschen Rallye-Meisterschaft kräftig umgebaut werden.

Von: **Michael Heimrich**

Die Zeiten, als man aus genügend Bewerbern eine Saison zusammenstellen konnte, sind längst vorbei. Aktuell sind die Verantwortlichen beim ADAC froh, wenn sie überhaupt genügend große Rallyes finden, die den Ansprüchen für die deutsche Topliga genügen.

Da tat es doppelt weh, als die Veranstalter der Cimbern Rallye das Handtuch warfen, um sich künftig Stress und Aufwand zu sparen. Oder als die 3-Städte-Rallye Teil des neuen WM-Laufs in Zentraleuropa wurde und mindestens drei Jahre nicht mehr zur Verfügung stehen wird. Um überhaupt noch einen Kalender mit sechs (statt bisher sieben) Läufen auf die Beine zu stellen, wurde sogar wieder die Hand in Richtung AvD ausgestreckt, damit dieser mit seiner Sachsen-Rallye in die Topliga zurückkehrt.

In Sachsen beginnt die neue Saison. Die Rallye Erzgebirge konnte mit dem Umzug von Stollberg an den Sachsenring im April genügend Pluspunkte sammeln, um erneut das Vertrauen ausgesprochen zu bekommen. Daran soll angeknüpft werden, außerdem ist eine neue Streckenführung bereits angekündigt. Mit der Rallye Sulingen folgt Anfang Mai eine alte Bekannte, ehe es zwei Wochen später zurück nach Zwickau geht. Nach einem Jahr Pause ist die Sachsen-Rallye wieder Bestandteil der DRM und sorgt mit dem Servicepark mitten in der Innenstadt für ein Highlight.



Wird mehr Staub aufgewirbelt? Die Reduzierung könnte mehr Teams locken

DÖRRENBÄCHER

Lange Zeit war unklar, ob die neu geschaffene Rallye Mittelrhein eine Zukunft haben wird. In der Veranstalterriege gab es Differenzen, doch diese konnten rechtzeitig gelöst werden. Allerdings zieht die Rallye nach Föhren um, nachdem der Stadtrat von Wittlich seine weitere Unterstützung aufgekündigt hatte. Mit der Saarland-Pfalz-Rallye rund um St. Wendel biegt die DRM im August bereits auf die Zielgerade ein, das Finale findet knapp sechs Wochen später erstmals in Ostwestfalen bei der Rallye Stemweder Berg statt. Durch die Reduzierung auf sechs Läufe wird nicht nur das Budget der Fahrer geschont, es entfällt künftig auch das Streichresultat ■

DRM-KALENDER 2023

31./01. 04.	Rallye Erzgebirge
05./06. 05.	Rallye Sulingen
19./20. 05.	Sachsen-Rallye
09./10. 06.	Rallye Mittelrhein
18./19. 08.	Saarland-Pfalz-Rallye
29./30. 09.	Rallye Stemweder Berg



Im Frühtau zu Werke: Skoda-Testpilot Kris Meeke bei den Tests nahe Gap

PEREZALONSO

Rallye-WM - Monte-Carlo-Tests

Pole-Position für Toksport

Um sich bestmöglich auf den WM-Auftakt in Monte Carlo vorzubereiten, weilte das Skoda-Team von Toksport mit dem neuen Fabia RS Rally2 in den winterlichen Seealpen und testete rund um Gap.

Von: **Reiner Kuhn**

Für einmal hat ein Zweitligist die Nase vorne. Da die drei Werksteams der Hersteller alle ihre pro Saison streng reglementierten Asphalt-Testtage für die Rally1-Hybriden aufgebraucht haben und sich erst Anfang nächsten Jahres auf den engen Pisten rund um Monte Carlo auf den winterlichen Saisonauftakt vorbereiten können, eröffneten die WRC2-Weltmeister von Toksport den Testreigen in den Seealpen.

Dabei saß der fünfmalige WM-Laufsieger Kris Meeke zuerst am Steuer des brandneuen Skoda Fabia RS Rally2. „Kris ist offizieller Skoda-Entwicklungsfahrer und hat am ersten Testtag ein Basis-Setup herausgefahren, auf das andere Fahrer aufbauen und an dem sie sich orientieren können", sagt Toksport-Chef Serkan Duru und erklärt: „Wir hatten richtig Glück mit den Wetter- und Strecken-Bedingungen, von trockenen Pisten bis etwas Schnee war alles dabei."

Läuft alles nach Plan, will die in der Eifel ansässige Truppe beim Saisonauftakt mit vier neuen Fabia RS Rally2 für WRC2-Weltmeister Emil Lindholm, dessen 20 Jahre jungen Landsmann Sami Pajari sowie Marco Bulacia und Nikolay Gryazin antreten. Abhängig ist dies davon, wie zügig und an wen die Skoda Kundensport-Abteilung die ersten Fahrzeuge ausliefert.

Noch vor Weihnachten sollen die ersten Autos an jene Teams ausgeliefert werden, deren Saison im Januar bei der Jänner Rallye in Österreich (5.–7.1.) oder der Rallye Monte Carlo (19.–22.1.) losgeht. So soll neben dem ungarischen Team Eurosol für den österreichischen Titelverteidiger Simon Wagner und dem BRR-Team von Raimund Baumschlager auch WRC2-Masters-Gewinner Mauro Miele und die von Ford zu Skoda wechselnde Orsak-Truppe mit Erik Cais zu den ersten Kunden zählen, die Skodas neuestes Modell erhalten. ■

International

Clio Rally3 fast fertig

Es laufen die finalen Entwicklungstests des Renault Clio Rally3. Spätestens im Frühsommer soll der brandneue Turbo-Allradler für Kunden zu haben sein.

Ende November durften erstmals zwei Dutzend Interessenten den neuen Renault Clio Rally3 testen, dessen Homologation für den 1. April angepeilt wird. Der knapp 240 PS starke Allradler rundet die Kundensport-Palette nach den frontangetriebenen Clio Rally5 (180 PS) und Clio Rally4 (230 PS) nach oben ab.

Der Großteil der knapp 5000 Testkilometer wurde auf Asphaltpisten absolviert. Am Steuer wechselten sich vor allem Entwicklungs-Fahrer Jean-Sébastien Vigion, Junioren-Europameister Jean-Baptiste Franceschi sowie der italienische Rallye-Champion Andrea Crugnola ab. „Besonders stolz sind wir auf den vom Alpine-F1-Team mitdesignten Heckflügel", verrät Yann Paranthoën, Chefingenieur der Renault-Kundensportabteilung. ■ RK

ALPINE RACING

Familienzuwachs: Auf den Clio Rally5 und Rally4 folgt der Rally3-Allradler

Extreme E – Saisonfinale Uruguay

Loeb/Gutiérrez obenauf

Erneute Zeitstrafen für das McLaren-Duo bescherten dem Hamilton-X44-Team mit Sébastien Loeb und Cristina Gutiérrez den Extreme-E-Titel.

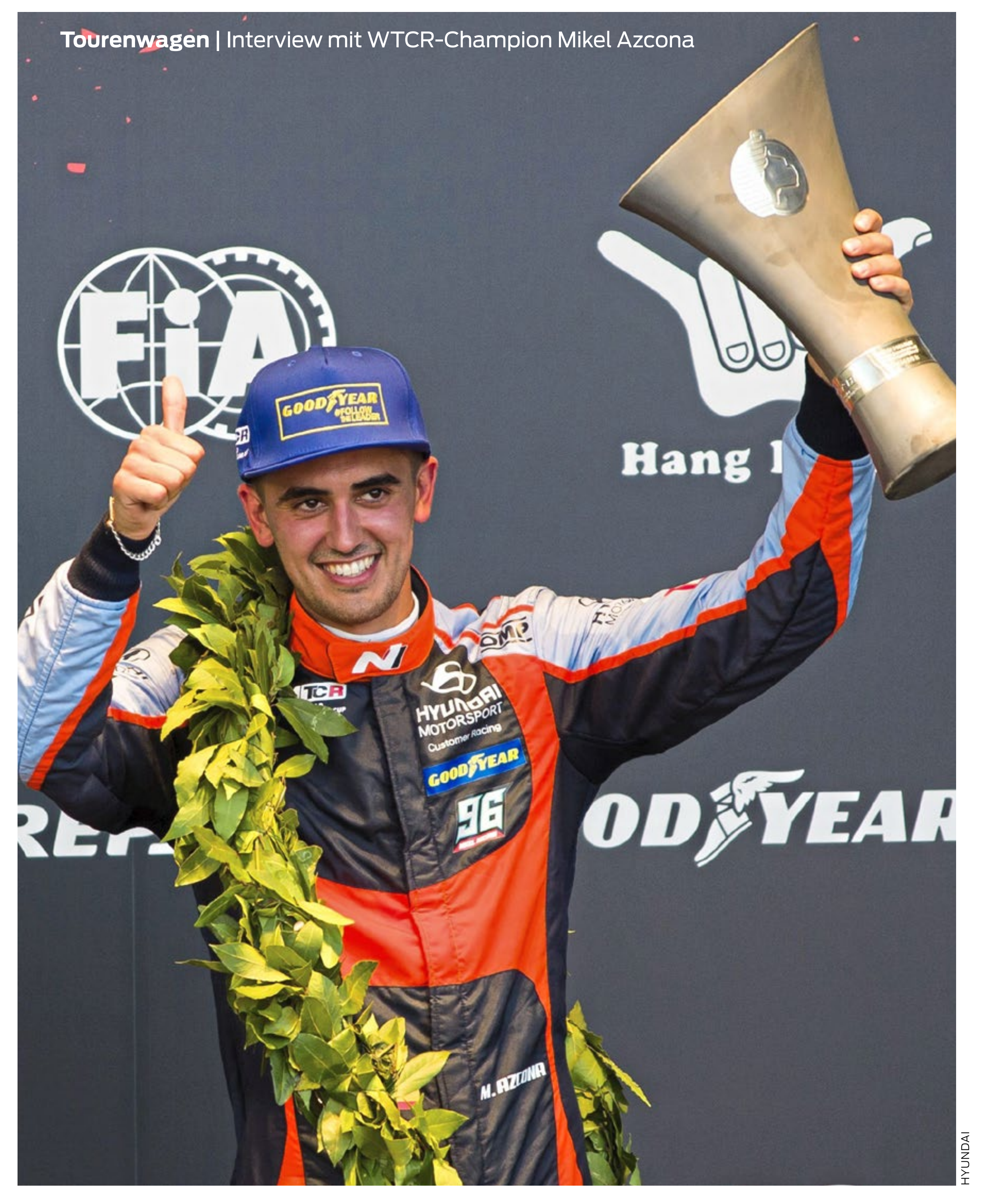
Auch beim fünften und letzten Lauf in der zweiten Saison der vollelektrischen Offroadserie Extreme E fielen die Entscheidungen neben der Rennpiste. In Uruguay überquerte das McLaren-XE-Team mit Tanner Foust/Emma Gilmour zwar erneut zuerst die Ziellinie, wurde aber wie schon beim vorletzten Lauf in Chile für das Abschneiden von Wegpunkten bestraft und fiel auf Rang 5 zurück.

Den Sieg erbte das Team Abt Cupra mit Nasser Al-Attiyah und Klara Andersson. Mehr noch durften sich aber Sébastien Loeb und Cristina Gutiérrez (Hamilton X44) freuen. Da die Titelverteidiger Johan Kristoffersson/Mikaela Åhlin-Kottulinsky (Rosberg RX) nicht ins Finale kamen, reichte dem französisch-spanischen Duo Rang 3 zum kaum noch erhofften Titelgewinn. ■ RK



EXTREME E

Das Beste zum Schluss: Rang 3 reicht dem X44-Duo zum Titelgewinn



HYUNDAI

Mikel Azcona (Hyundai) ließ sich zum letzten Meister der WTCR krönen. Wie hat der 26-Jährige den Titelgewinn erlebt, und was hält die Zukunft bereit?

Von: **Michael Bräutigam**

Wie ist es, mitten im Qualifying einen Titel zu gewinnen?
Es war allgemein ein emotionsreiches Wochenende. Wir wussten, dass es mit 60 Punkten Vorsprung wahrscheinlich etwas einfacher wird. Auf der einen Seite war ich entspannt, aber ich wollte auch den Job zu Ende bringen. Das Qualifying war wahrscheinlich das aufregendste, das ich je hatte. Es fühlte sich großartig und gleichzeitig irgendwie komisch an. Das Team hat mir die Nachricht durchgefunkt, dass ich Champion bin, und hat schon gefeiert. Ich konnte aber nicht aussteigen, weil ich noch das Q3 fahren musste. Danach konnte ich jubeln und zum Team.

Wie haben Sie gefeiert?
Wir hatten am Samstag nach dem Qualifying schon etwas Zeit zusammen. Großartig feiern konnten wir nicht, weil am Sonntag noch die Rennen waren. Da haben wir dann ein kleines Grillfest gemacht und hatten viel Spaß. Das Team hat die ganze Saison alles gegeben, deshalb war mir wichtig, dass ich mit jedem Einzelnen von ihnen Zeit verbringe. Auch zu Hause wurde ich toll empfangen, es gab ein großes Fest auf dem Ortsplatz. Es ist unglaublich, was ich gerade erleben darf.

Wie anders fühlt sich ein Welt-Titel an als andere?
Schon die zwei Titel in der TCR Europe waren sehr große Erfolge, aber ehrlich gesagt habe ich auf den Weltcup-Titel gewartet. Als Fahrer bereitet man sich lange auf so einen Moment vor. Wenn man mit Motorsport anfängt, hat man das Ziel vor Augen, irgendwann der Beste auf der Welt zu sein. Ich bin in der glücklichen Lage, genau das jetzt geschafft zu haben. Darauf bin ich sehr stolz. Das war ein großer Punkt auf der Checkliste meines Lebens. Das heißt aber nicht, dass ich jetzt locker lasse, man möchte immer mehr. Ich werde versuchen, auch nächstes Jahr den Titel zu holen.

Das heißt, Sie werden Teil der TCR World Tour sein?

Mit dem BRC-Hyundai holte Azcona 2022 vier Siege, zehn Podestplätze und den WTCR-Titel

HYUNDAI

„Ein großer Punkt auf der Checkliste meines Lebens“

Noch kann ich nichts offiziell sagen, aber ich wäre sehr froh, wenn ich in der nächsten Saison mit Hyundai an der World Tour teilnehmen könnte.

Wieder in einem Doppelprogramm mit der ETCR?
In der ETCR werde ich auf jeden Fall mit Hyundai am Start stehen, es wäre also ein Doppelprogramm. Aber da müssen wir wie gesagt noch ein bisschen abwarten, bis alles spruchreif ist.

Wie schwierig ist der Wechsel zwischen TCR und ETCR, vor allem teilweise am selben Wochenende?
Diese Doppel-Events sind die schwierigsten. Die Autos sind sehr verschieden, und man hat fast keine Zeit, irgendetwas zu analysieren. Man steigt ins ETCR-Auto um, hat praktisch keine Informationen und muss dann in zwei, drei Runden die schnellstmögliche Zeit fahren. Das Schwierigste ist das Qualifying, mit voller Leistung. Man steigt dann vom Fronttriebler in den fast doppelt so starken Hecktriebler mit komplett anderer Gewichtsverteilung um. Man muss sich also ständig umstellen, das ist sehr herausfordernd, aber ich mag diese Herausforderung. Hier kann der Fahrer wirklich herausstechen.

Wie zufrieden sind Sie mit der ETCR-Saison?
Sehr zufrieden, auch wenn ich nur Fünfter geworden bin. Zu Beginn der Saison waren wir nicht konkurrenzfähig, am Ende waren wir aber ganz vorne dabei, obwohl der Veloster schon ziemlich ausgereizt war. Vor allem über den Sieg in Italien, also beim Heimspiel des BRC-Teams, habe ich mich gefreut. Mit diesem Fortschritt können wir sehr glücklich sein, da haben auch meine Teamkollegen viel dazu beigetragen. Mit den Erfahrungen aus diesem Jahr fühle ich mich deutlich besser fürs nächste Jahr aufgestellt. Ich werde alles dafür geben, um den Titel angreifen zu können.

Nächstes Jahr bringt Hyundai ein neues ETCR-Auto an den Start. Was wissen Sie schon darüber?
Bis jetzt kann ich noch nicht viel dazu sagen, weil ich noch nicht selbst am Steuer saß. Ich freue mich auf jeden Fall darauf, wenn ich es das erste Mal fahren darf. Ich bin sehr gespannt, aber alle arbeiten schon mit Hochdruck, und es sollte ganz gut werden.

> „Die Rennwochenenden im Kartsport fühlten sich wie Urlaub an – ein Hobby, das man als Familie macht. Ich bin stolz, was daraus geworden ist.“
>
> Mikel Azcona

2022 haben Sie auch die 24h am Nürburgring gefahren und den TCR-Klassensieg geholt. Wie war das?
Das ist etwas, das ich schon lange einmal machen wollte. Es ist komplett anders als das, was ich sonst fahre. In den Sprintrennen gibt man von Anfang bis Ende alles. In Langstreckenrennen geht es um maximale Konstanz und darum, schonend bis ins Ziel zu kommen. Außerdem muss man als Team noch stärker zusammenarbeiten, weil mehrere Fahrer involviert sind. Man braucht andere Qualitäten, um bei dieser Art von Rennen zu den Besten zu gehören. Und wenn man nachts am Limit über die Nordschleife fährt, ist man voller Adrenalin. Das ist noch mal anders als alles, was ich sonst erlebt habe.

Das hört sich so an, als seien Sie ein Nordschleife-Fan …
Absolut. Ich fahre erst seit 2019 dort und habe deshalb noch nicht so viel Erfahrung, aber ich habe mich schon beim ersten Mal in die Strecke verliebt. Sie ist so schnell, so herausfordernd. Wenn man vor allem eine Qualifying-Runde perfekt hinbekommen will, muss man extrem fokussiert sein. Der kleinste Fehler bedeutet sofort ein großes Problem.

Wie kommt man in einem kleinen Dorf in Nordspanien zum Motorsport?
Ich komme aus Falces in der Region Navarra, da leben nur etwas mehr als 2000 Menschen. Ich war als kleines Kind mit meinen Eltern und meinem Bruder oft an der Rennstrecke. Mein Bruder ist vier Jahre älter als ich, und er war der erste Rennfahrer in der Familie. Ihm habe ich immer zugeschaut. Als ich sechs war, habe ich selbst zum ersten Mal ein Kart ausprobiert. Danach sind wir zusammen im Wohnwagen zu den Rennen gefahren, mein Vater war immer unser Mechaniker. Die Rennwochenenden fühlten sich wie Urlaub an – ein Hobby, das man als Familie macht. Ich bin stolz, was daraus geworden ist.

Sie sind dann in Markenpokalen durchgestartet. Die beste Rennfahrerschule?
Ja. Im Kartsport hängt viel davon ab, in welchem Team man fährt, welches Chassis man benutzt oder welchen Motor man hat. Wir wollten sehen, wo ich stehe, wenn alle das gleiche Material haben. Bin ich konkurrenzfähig oder nicht? Machen wir weiter, oder hören wir auf? Im Markenpokal macht der Fahrer den Unterschied.

Sie sind 2017 im Audi Sport TT Cup gefahren. Was haben Sie in diesem Jahr gelernt?
Das war im Rahmen der DTM, was damals wirklich etwas Besonderes war. Sportlich war es eine gute Erfahrung. Ich habe um den Titel gekämpft, hatte die meisten Siege, die meisten Pole-Positions und die meisten schnellsten Runden – bin aber nicht Meister geworden. Man hat das Gefühl, man war der Beste, holt aber trotzdem nicht die Meisterschaft. Das war jedoch eine gute Lehre für 2018, wo ich dann Meister der TCR Europe wurde.

Wie schwierig war es, Cupra Ende 2021 zu verlassen?
Nach fünf Jahren ist es mir sicher nicht leichtgefallen. Als spanischer Fahrer bei einer spanischen Marke hatten wir eine enge Verbindung und haben sie immer noch. Wir hatten viele gute Momente, aber als Fahrer will man halt immer das Maximum erreichen. Als Hyundai auf mich zukam, war es aus professioneller Sicht eine einfache Entscheidung. Auf persönlicher Ebene war es sehr schwierig. Aber ich wusste, dass ich mit Hyundai um den Titel fahren kann. Wenn man sieht, was wir diese Jahr erreicht haben, kann man wohl sagen, dass es die beste Entscheidung war.

Welche Erfolge stehen noch auf Ihrer Checkliste?
Mein Ziel war immer, die Weltmeisterschaft zu holen. Das ist jetzt geschafft. In naher Zukunft steht der ETCR-Titel ganz oben. Auf lange Sicht würde ich mich gerne mal in Le Mans oder im GT3-Sport versuchen. Ich habe da aber keinen genauen Fahrplan und möchte auch nicht jetzt schon irgendwelche Türen verschließen.

Wie wird Ihr Winter?
Im Dezember wird erst mal gefeiert *(lacht)*. Nach dieser intensiven Saison freue ich mich, Freunde zu treffen und den Moment zu genießen. Man holt schließlich nicht ständig solche Erfolge. Dazu bereite ich mich auf die nächste Saison vor, da werde ich sicher viel Zeit im Crosskart verbringen. Das ist für mich das beste Training. ■



Mikel Azcona Troyas

Geburtstag: 25.06.1996
Geburtsort: Arrigorriaga (E)
Herkunftsland: Spanien

KARRIERE
ab 2002: Kartsport
2012: Erste Autorennen
2013–2016: Renault Clio Cup
2015/16: Seat León Eurocup
2017: Audi Sport TT Cup (2.)
2018/21: Meister TCR Europe
2019–2021: WTCR (Cupra)
Seit 2021: Pure ETCR/ETCR
2022: WTCR (Hyundai, 1.)



Doppelsieg im Retro-Look: Mostert und Percat erinnern an das erste Walkinshaw-HRT-Design

MOTORSPORT IMAGES

Holden-Festtage

Eine gefeierte Rückkehr, zahlreiche Abschiede und womöglich der Beginn einer Wachablösung – das Saisonfinale der Supercars in Adelaide bot gleich mehrere große Geschichten.

Von: **Philipp Körner**

Eigentlich hätte für beide schon längst Schluss sein sollen: Sowohl für den Adelaide Parklands Circuit als auch für Holden galt 2020 als Endpunkt ihrer Historie. Der frühere Formel-1-Kurs wurde von der Regierung des Bundesstaates South Australia – vormals eine Profiteurin der dortigen Holden-Werke – abgesägt, die GM-Marke von den wirtschaftlichen Realitäten. Dass ausgerechnet das Comeback des Kurses mit dem Supercars-Abschied der legendären Löwen-Renner zusammenfiel, sorgte so für zwei emotionale Finalrennen.

90er-Party und Crash-Fest

Zunächst war Holdens letzter großer Auftritt auf den – dank eines Wahlversprechens der Opposition – reaktivierten 3,22 Kilometern wenig feierlich. Champ Shane van Gisbergen ging wegen eines Schnitzers vom letzten Platz aus ins Auftaktrennen. Triple-Eight-Kollege Broc Feeney verpasste mit Platz 17 ebenfalls das Shootout – ein ungewöhnlicher Rückschlag für das letzte Holden-Werksteam. Die Pole für den ersten von zwei 78-Runden-Läufen holte sich der Tickford-Fahrer Cam Waters. Hometown-Hero Scott Pye (Team-18-Holden) und Anton de Pasquale (DJR-Ford) komplettierten die Top 3.

Die erste Hälfte wurde von Taktik und einem nach vorne stürmenden Van Gisbergen geprägt. Nach dem ersten Renndrittel lag der Neuseeländer sogar kurz auf P1, strategiebereinigt ordnete er sich dann am Rande der Top 10 ein. Drei Neutralisierungen nach Abflügen und Unfällen stellten die zweite Hälfte schließlich auf den Kopf. Selbst Van Gisbergen haderte auf der rutschigen, weil neu asphaltierten Bahn und versenkte seine grandiose Aufholjagd in den Reifenstapeln. Durch strategisches Glück lagen am Ende die Walkinshaw-Holden von Chaz Mostert und Nick Percat vorne. Wie Pye, der verunfallte, stammt Percat aus Adelaide und trug so stolz die Holden-Retro-Lackierung aus den frühen Neunzigern. Den dritten Platz sicherte sich Tickford-Routinier James Courtney.

Wie Jamie Whincup 2006

Auch im letzten Rennen der Gen2-Ära hatte erst Ford die Mustang-Nase vorne. Das DJR-Duo De Pasquale und Will Davison belegte die erste Reihe, ihnen folgten die um Wiedergutmachung bemühten Feeney und Van Gisbergen. Wie am Samstag prägten Sprit- und Reifen-Überlegungen den Anfang. Feeney und Davison wählten früh Stopps und wurden nach einer SC-Phase ab Runde 18 an die Spitze gehoben. Van Gisbergen verlor auch im Zuge des Restarts einige Plätze.

Kurz nach Beginn der zweiten Rennhälfte rutschte Davison in Kurve 11 raus und fiel damit endgültig aus der Verlosung. Nur wenig später leistete sich auch sein Teamkollege De Pasquale einen Fehler und machte so den Weg für eine Triple-Eight-Doppelführung frei. Diese wurde jedoch direkt von der zweiten Neutralisierung zerstört, als der erneut kämpferische „SVG“ ewig hinter dem auftankenden Feeney warten musste. Der Meister fiel so aus den Top 10 und musste sich zum dritten Mal im Aufholen üben. Beim Restart ging er allerdings zu aggressiv ran und setzte sich noch in der letzten Kurve neben einen Konkurrenten.

Die dafür auferlegte Strafe beendete alle Hoffnungen. Vorne verteidigte schließlich Feeney souverän seine Führung gegen Mostert bis ins Ziel. De Pasquale wurde Dritter. Feeneys erster Sieg erinnerte an Jamie Whincups ersten Erfolg im Jahr 2006 an gleicher Stelle und rundete so die emotionsgeladenen Adelaide-Holden-Festtage passend ab. ■



MOTORSPORT IMAGES

Burnout ohne Fahrer: Shane van Gisbergen bejubelt seinen dritten Titel



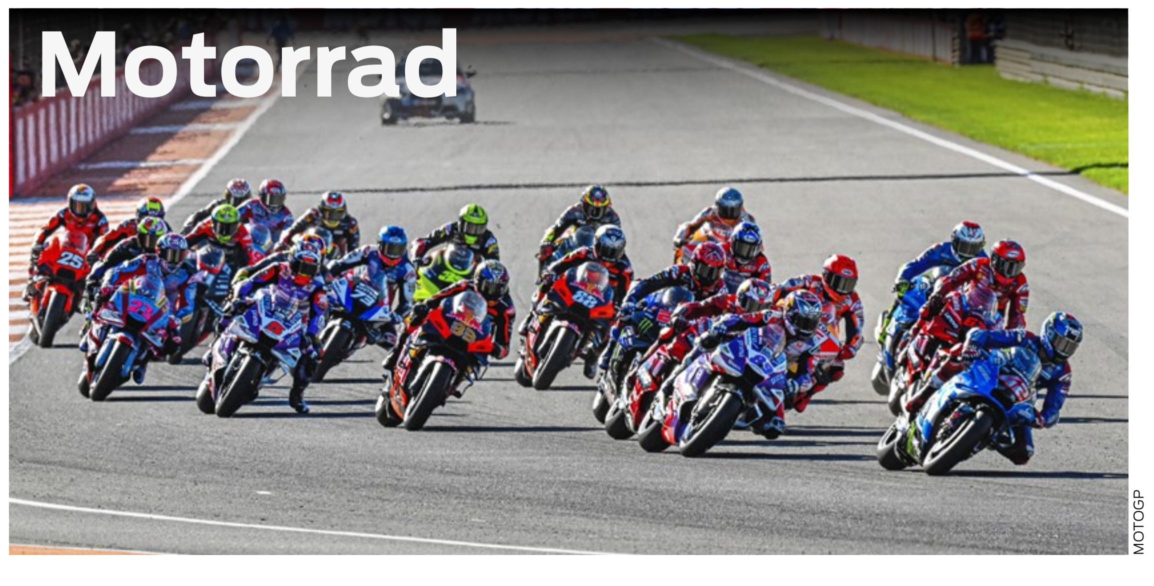
MOTORSPORT IMAGES

83. Supercars-Sieger: Broc Feeney

ENDSTAND FAHRER NACH 34 LÄUFEN

1.	S. van Gisbergen (Holden)	3523 Pkt.
2.	Cameron Waters (Ford)	2908
3.	Chaz Mostert (Holden)	2835
4.	Anton de Pasquale (Ford)	2599
5.	Will Davison (Ford)	2573
6.	Broc Feeney (Holden)	2377
7.	Brodie Kostecki (Holden)	2142
8.	David Reynolds (Ford)	2132
9.	M. Winterbottom (Holden)	1909
10.	A. Heimgartner (Holden)	1877

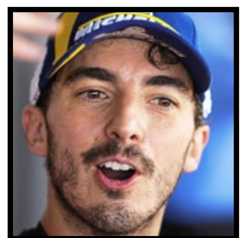




Wählen Sie die besten Fahrer & Modelle 2022

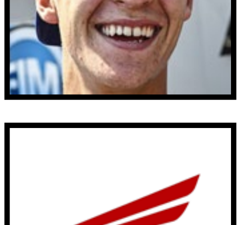
Mitmachen und wertvolle Preise gewinnen!



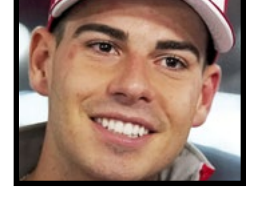






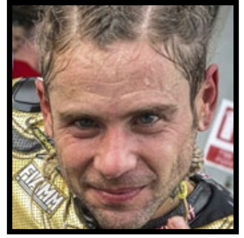


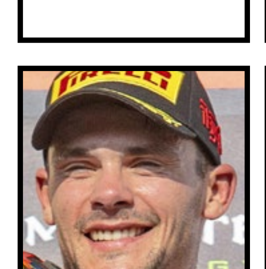




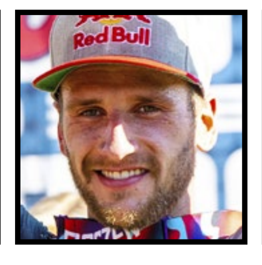














DUCATI

HONDA

Kawasaki

KTM

SUZUKI

YAMAHA



Wer ist der „Racer des Jahres“? in Kooperation mit





Sie haben die Wahl!



MOTORSPORT IMAGES

In guter Tradition haben Sie, liebe Leser, am Ende des Jahres die Wahl. Wer waren in der abgelaufenen Saison Ihre Favoriten auf zwei und vier Rädern, und welche Modelle haben Sie am meisten beeindruckt? In dieser Ausgabe macht der Motorradbereich den Auftakt zur Wahl „Racer des Jahres 2022".

Von: **Michael Bräutigam**

Bevor die Automobil-Fans jetzt nervös werden: In der nächsten Ausgabe haben wir natürlich auch aus dem vierrädrigen Bereich alles fein säuberlich aufgearbeitet und in einem Wahlkatalog für Sie zusammengestellt. In diesem Heft beschäftigen wir uns aber mit den mutigen Zweirad-Könnern und ihren spektakulären Fahrzeugen.

Als geübte Teilnehmer/-innen an der Leserwahl wissen Sie sicher, wie es läuft. Aber noch mal zur Erinnerung: Sie haben die Macht, die Fahrer, Modelle und Marken der vergangenen Saison zu wählen und aus dem Gesamtbild aller Stimmen die in Ihren Augen großen Gewinner des Jahres 2022 zu krönen.

Wer und was hat Sie überzeugt? Die großen Champions oder die Underdogs? Die Überflieger-Maschinen oder die Überraschungserfolge vermeintlich kleiner Firmen? So verschieden Geschmäcker sind, so individuell ist schließlich auch das Empfinden für Erfolg und Misserfolg.

Die Vorauswahl bei den Fahrern wurde nach bestem Wissen und Gewissen getroffen, um Sie zu inspirieren und eine Entscheidungshilfe zu sein. Sie soll Ihnen also zwar helfen, aber Sie in keinster Weise bei Ihrer Wahl beschränken. Deshalb die Bitte: Machen Sie auch von der Wahl-Möglichkeit eines Fahrers/einer Fahrerin „nach Wahl" Gebrauch.

Bei den Modellen haben wir alle Maschinen aus den jeweiligen Kategorien aufgestellt. Alle Infos, wie Sie mitmachen können, lesen Sie rechts. Wir wünschen Ihnen viel Spaß bei der Leserwahl und viel Glück für den Gewinn der Preise (S. 32/33)! ■



SHOTBYBAVO

SO WÄHLEN UND GEWINNEN SIE

Die auf den folgenden Seiten vorgestellten 90 Fahrer und 87 Modelle aus dem Motorrad-Rennsport sind in neun bzw. acht Einzelkategorien eingeteilt. Pro Einzelkategorie haben Sie eine (!) Stimme, können also 17-mal wählen. „Racer des Jahres 2022" werden die Kandidaten, die in der jeweiligen Kategorie die meisten Leserstimmen erhalten. Veranstalter dieser Leseraktion und dieses Gewinnspiels ist die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart. Teilnahmeberechtigt sind Einzelpersonen über 18 Jahre. Ausgenommen sind Mitarbeiter der Verlagsgruppe Motor Presse Stuttgart sowie ihre Angehörigen. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen.

WAHLSCHEIN AUSFÜLLEN

Dieser MSa-Ausgabe 52/2022 ist eine Wahlkarte beigefügt. An den darauf vorgesehenen Stellen tragen Sie bitte Ihre Wahl ein. Benutzen Sie dazu die Buchstaben- und Zahlen-Codes Ihrer Favoriten. Falls Sie bei den Fahrern keinen der von uns vorgeschlagenen Kandidaten wählen möchten, tragen Sie bitte Ihren Favoriten mit Vor- und Nachnamen ein. Sie können auch online unter **www.leserumfragen.de/msa** mitmachen. Den Teilnahme-Code finden Sie ebenfalls auf der beigelegten Postkarte.

PREISE GEWINNEN

Die Gewinnspielpreise werden unter allen rechtzeitig eingesandtenTeilnahmekarten und allen ausgefüllten Online-Fragebögen der MOTORSPORT-aktuell-Leserwahl „Racer des Jahres 2022" verlost. Einsendeschluss ist der 23. Januar 2023 (Datum des Poststempels). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Eine Barauszahlung der Gewinne ist nicht möglich. Näheres zu den Teilnahmebedingungen und zu unserem **Datenschutz** finden Sie außerdem auf www.leserumfragen.de/msa.

Wählen Sie die Fahrer 2022!

A MotoGP **B** Moto2 **C** Moto3 **D** MotoE **E** Superbike/SSP/SSP300
F Straßensport national **G** Motocross **H** Offroad/Bahnsport **J** Nachwuchsfahrer

A) Moto GP

Nr.	Fahrer	Nation/Team
A 01	Francesco Bagnaia	I/Ducati
A 02	Enea Bastianini	I/Ducati
A 03	Brad Binder	ZA/KTM
A 04	Stefan Bradl	D/Hondia
A 05	Aleix Espargaró	E/Aprilia
A 06	Jorge Martín	E/Ducati
A 07	Jack Miller	AUS/Ducati
A 08	Fabio Quartararo	F/Yamaha
A 09	Álex Rins	E/Suzuki
A 10	Johann Zarco	F/Ducati
A 11	Fahrer nach Wahl	

B) Moto2

Nr.	Fahrer	Nation/Team
B 12	Pedro Acosta	E/Kalex
B 13	Tony Arbolino	I/Kalex
B 14	Arón Canet	E/Kalex
B 15	Jake Dixon	GB/Kalex
B 16	Augusto Fernández	E/Kalex
B 17	Alonso López	E/Boscoscuro
B 18	Ai Ogura	J/Kalex
B 19	Joe Roberts	USA/Kalex
B 20	Marcel Schrötter	D/Kalex
B 21	Celestino Vletti	I/Kalex
B 22	Fahrer nach Wahl	

C) Moto3

Nr.	Fahrer	Nation/Team
C 23	Dennis Foggia	I/Honda
C 24	Sergio Garcia	E/GasGas
C 25	Izan Guevara	E/GasGas
C 26	Daniel Holgado	E/KTM
C 27	Jaume Masiá	E/KTM
C 28	Diego Moreira	BR/KTM
C 29	Andrea Migno	I/Honda
C 30	Deniz Öncü	TR/KTM
C 31	Ayumu Sasaki	J/Husqvarna
C 32	Tatsuki Suzuki	J/Honda
C 33	Fahrer nach Wahl	

D) MotoE

Nr.	Fahrer	Nation/Team
D 34	Dominique Aegerter	CH/Energica
D 35	Niccolò Canepa	I/Energica
D 36	Mattia Casadei	I/Energica
D 37	Álex Escrig	E/Energica
D 38	Matteo Ferrari	I/Energica
D 39	Héctor Garzo	E/Energica
D 40	Eric Granado	BR/Energica
D 41	Hikari Okubo	J/Energica
D42	Miguel Pons	E/Energica
D 43	Lukas Tulovic	D/Energica
D 44	Fahrer nach Wahl	

E) Superbike/SSP/SSP300

Nr.	Fahrer	Nation/Klasse
E 45	Dominique Aegerter	CH/SSP
E 46	Álvaro Bautista	E/SBK
E 47	Marcel Brenner	CH/SSP
E 48	Dirk Geiger	D/SSP300
E 49	Patrick Hobelsberger	D/SSP
E 50	Maximilian Kofler	A/SSP
E 51	Lennox Lehmann	D/SSP300
E 52	Philipp Öttl	D/SBK
E 53	Toprak Razgatlioglu	TR/SBK
E 54	Jonathan Rea	GB/SBK
E 55	Fahrer nach Wahl	

F) Straßensport national

Nr.	Fahrer	Nation/Klasse
F 56	Florian Alt	D/IDM SBK
F 57	Pepijn Bijsterbosch	NL/IDM SBK
F 58	Luca de Vleeschauwer	B/IDM SSP
F 59	Max Enderlein	D/IDM SSP
F 60	Rob Hartog	NL/IDM SBK
F 61	Walid Khan	NL/IDM SSP300
F 62	Leo Rammersdorfer	A/IDM SSP300
F 63	Markus Reiterberger	D/IDM SBK
F 64	Marvin Siebdrath	D/IDM SSP 300
F 65	Melvin van der Voort	NL/IDM SSP
F 66	Fahrer nach Wahl	

G) Motocross

Nr.	Fahrer	Nation/Klasse
G 67	Tim Gajser	SLO/MXGP
G 68	Jago Geerts	B/MX2
G 69	Jeffrey Herlings	NL/MXGP
G 70	Simon Längenfelder	D/MX2
G 71	Max Nagl	D/MX Masters
G 72	Jorge Prado	E/MXGP
G 73	Ken Roczen	D/SX-WM
G 74	Jeremy Seewer	CH/MXGP
G 75	Eli Tomac	USA/SX-WM
G 76	Tom Vialle	F/MX2
G 77	Fahrer nach Wahl	

H) Offroad/Bahnsport

Nr.	Fahrer	Nation/Klasse
H 78	Luc Ackermann	D/FMX
H 79	Norick Blödorn	D/Speedway-WM
H 80	Toni Bou	E/Trial-WM
H 81	Martin Haarahiltunen	S/Eisspeedway-WM
H 82	Ma. Lettenbichler	D/Hardend.-WM
H 83	Sam Sunderland	GB/Dakar
H 84	Matthieu Tresarrieu	F/Langbahn-WM
H 85	Andrea Verona	I/Enduro-WM
H 86	Hans Weber	D/Eisspeedw.-WM
H 87	Bartosz Zmarzlik	PL/Speedw.-WM
H 88	Fahrer nach Wahl	

J) Nachwuchsfahrer

Nr.	Fahrer	Nation/Klasse
J 89	Erik Bachhuber	D/Speedway
J 90	Liam Everts	B/Motocross
J 91	Luca Fischeder	D/Enduro
J 92	Fynn Kratochwil	D/MiniGP
J 93	Rossi Moor	H/North. Tal. Cup
J 94	Guido Pini	I/Europ. Tal. Cup
J 95	Jakob Rosenthaler	A/MotoGP R. Cup
J 96	Jason Rudolph	D/ADAC Minib. Cup
J 97	José Antonio Rueda	E/JuniorGP
J 98	Lukas Tulovic	D/Moto2-EM
J 99	Fahrer nach Wahl	

Wählen Sie die Modelle 2022!

K) MotoGP


K 100
Aprilia RS-GP

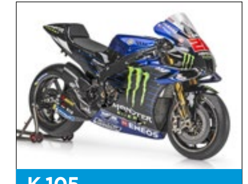

K 101
Ducati D16 GP22


K 102
Honda RC213V



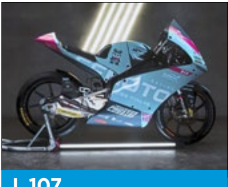
K 103
KTM RC16


K 104
Suzuki GSX-RR


K 105
Yamaha YZR-M1

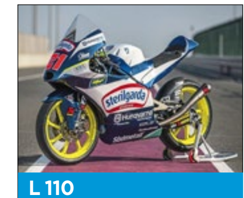
L) Moto2/Moto3

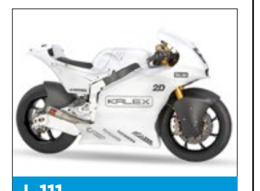
L 106
Boscoscuro Moto2

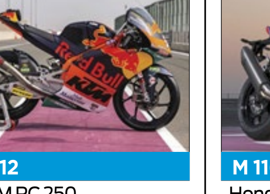

L 107
CFMoto RC 250 GP


L 108
GasGas RC 250 GP


L 109
Honda NSF 250 RW


L 110
Husqvarna FR 250 GP


L 111
Kalex Moto2



L 112
KTM RC 250


L 113
MV Agusta F2

M) Superbike


M 114
BMW M 1000 RR


M 115
Ducati Panigale V4 R


M 116
Honda CBR 1000 RR-R


M 117
Kawasaki ZX-10RR

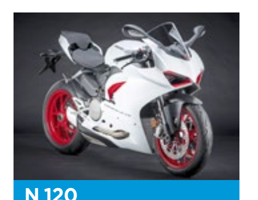

M 118
Suzuki GSX-R 1000


M 119
Yamaha YZF-R1

MOTOGP

K MotoGP **L** Moto2/Moto3 **M** Superbike **N** Supersport
O Supersport 300 **P** Motocross **Q** Enduro **R** Rallye

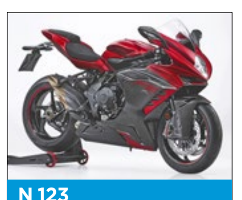
N) Supersport


N 120
Ducati Panigale V2


N 124
Suzuki GSX-R 600


N 121
Honda CBR 600 RR


N 125
Triumph Street Triple 765 RS



N 122
Kawasaki ZX-6R

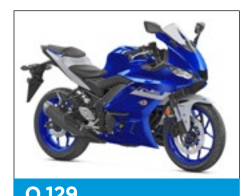


N 126
Yamaha YZF-R6


N 123
MV Agusta F3 800 RR

O) Supersport 300


O 127
Kawasaki Ninja 400


O 129
Yamaha YZF-R3


O 128
KTM RC 390


GEIGER


TEN KATE RACING


DUCATI

P) Motocross


P 130
Fantic XX 125


P 134
GasGas MC 125


P 138
Honda CRF 450 F


P 142
Husqvarna FC 350/450


P 148
KTM 350/450 SX-F


P 154
TM Racing MX 300/450 Fi 4T


P 131
Fantic XXF 250

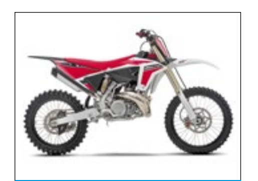

P 135
GasGas MC 250 F


P 139
Husqvarna TC 125

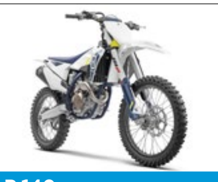

P 143
Kawasaki KX 250


P 149
Suzuki RM-Z 250


P 155
Yamaha YZ 125


P 132
Fantic XX 250


P 136
GasGas MC 350/450 F


P 140
Husqvarna FC 250


P 144
Kawasaki KX 450


P 150
Suzuki RM-Z 450


P 156
Yamaha YZ 250 F


P 133
Fantic XXF 450


P 137
Honda CRF 250 R


P 141
Husqvarna TC 250


P 145
KTM 125 SX


P 151
TM Racing MX 125 2T


P 157
Yamaha YZ 250



ARCHER


P 146
KTM 250 SX-F


P 152
TM Racing MX 250 Fi 4T


P 158
Yamaha YZ 450 F

P 147
KTM 150/250 SX


P 153
TM Racing MX 144/250/300 2T

Q) Enduro


Q 159
AJP SPR 250/310/510 R


Q 165
Fantic XEF 450


Q 171
KTM
150/250/300 EXC TPI


Q 177
TM Racing
EN 125/144/250/300 Fi 2T


Q 160
Beta RR
125/200/250/300 2T


Q 166
GasGas EC 250/300


Q 172
KTM
250/350/450/500 EXC-F


Q 178
TM Racing
EN 250/300/450 Fi 4T


Q 161
Beta
RR 350/390/430/480 4T


Q 167
GasGas EC 250/350 F


Q 173
Rieju MR 200/250/300
Racing/Pro

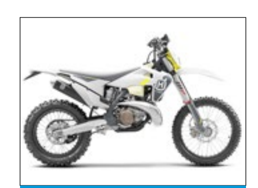

Q 179
Yamaha WR 250/450 F


Q 162
Beta Xtrainer 250/300

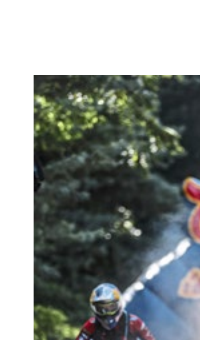

Q 168
Honda
CRF 250/300/400/450 RX

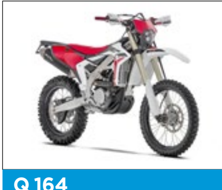

Q 174
Rieju
MR 200/300 Ranger

Q 163
Fantic XE 125

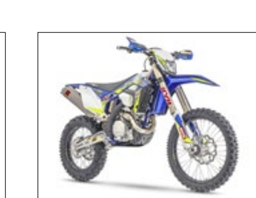

Q 169
Husqvarna
TE 150/250/300i


Q 175
Sherco
125/250/300 SE-R




Q 164
Fantic XEF 250


Q 170
Husqvarna
FE 250/350/450/501


Q 176
Sherco
250/300/450/500 SEF-R

R) Rallye


R 180
GasGas RC 450 Rally

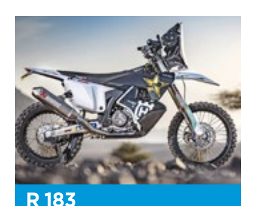

R 184
KTM
450 Rally Factory Replica


R 181
Hero RR 450 Rally


R 185
Sherco SEF 450 Rally


R 182
Honda CRF 450 Rally


R 186
Yamaha WR 450 Rally


R 183
Husqvarna FR 450 Rally


FUTURE7MEDIA

VOLLGAS





powered by 

Fahren Sie 1x 1 Jahr lang einen Hyundai i20 N im Hyundai-Abo „powered by ViveLaCar“

204 PS PUREN FAHRSPASS erlebt der Gewinner des ersten Preises mit diesem Abo powered by ViveLaCar im **Wert von insgesamt 7000 €.** Max. 1250 Freikilometer pro Monat. Bei ViveLaCar findet jeder Fahrertyp seinen Traumwagen! Anders als bei gewöhnlichen Carsharing-Anbietern oder klassischen Leasing- und Finanzierungsmodellen bietet ViveLaCar völlig sorgenfreies Autofahren. Versicherung, Steuern, Wartung – alles ist hier inklusive.
www.vivelacar.com

* Abbildung entspricht nicht dem Gewinnerfahrzeug. Der Gewinn besteht in der Übernahme der monatlichen Pauschalkosten für die vereinbarten Kilometer, Steuer, Wartung und Versicherung. Vertragspartner des Gewinners ist ausschließlich ViveLaCar. Die Motor Presse Stuttgart haftet nicht für die Verpflichtungen des Vertragspartners. Die Selbstbeteiligung des Gewinners bei etwaigen Schäden beträgt 750 € bei Vollkasko und 750 € bei Teilkasko. Der Gewinner trägt mögliche Kosten durch Schäden oder durch etwaige Mehrkilometer selbst. Eine Barauszahlung und die Übertragung des Gewinns sind ausgeschlossen.

2. Preis

1x 1 KW V1 Gewindefahrwerk

DER GEWINDE-KLASSIKER
Das KW Variante 1 Gewindefahrwerk ist das ideale Einstiegssystem für Kunden, die eine technisch maximal mögliche oder eine individuelle Tieferlegung selbst bestimmen möchten. Es bietet eine optimale Balance aus Sportlichkeit, Komfort und Sicherheit. Gewinnen Sie als 2. Preis ein KW V1 im Wert von **ca. 1200 Euro.**
www.kwsuspensions.de



-PREISE

1x 2 Tickets zur MotoGP am Sachsenring von Liqui Moly



3. Preis

RASANTES RENNERLEBNIS Sie möchten den LIQUI MOLY Motorrad Grand Prix 2023 am Sachsenring in exklusiver, entspannter und facettenreicher Atmosphäre genießen? Dem Gewinner des 3. Preises und seiner Begleitung winkt ein exklusives Wochenend-Ticket inklusive Zugang zum LIQUI-MOLY-Hospitality-Zelt (nur So) sowie zur LIQUI-MOLY-Tribüne (Sa und So).
Wert: ca. 1000 €
www.liqui-moly.com

1x 1 Satz UHP-Reifen Kumho Ecsta PS71

5. Preis

SCHNELL UND SICHER
Der Kumho Ecsta PS71 ist ein Ultra-High-Performance-Reifen für viele Fahrzeugklassen, der über die neueste High Dispersible Micro Silica-Laufflächenmischung für perfekten Grip sowohl bei Nässe als auch bei Trockenheit verfügt. Der geräuscharme und rollwiderstandsoptimierte Reifen zeichnet sich durch sehr gute Handling- und Bremseigenschaften, hervorragende Aquaplaningeigenschaften sowie eine hohe Laufleistung aus. Der Ecsta PS71 wurde für sein herausragendes Design mit dem iF Design Award ausgezeichnet und ist in insgesamt 44 Größen von 16 bis 20 Zoll erhältlich. Darüber hinaus gibt es die beiden Varianten Ecsta PS71 EV für Elektrofahrzeuge und den Ecsta PS71 SUV für SUVs und moderne Offroad-Fahrzeuge.
Wert: bis zu 1000 €
www.kumhotire.de





1x 1 Satz ATS-Leichtmetallräder

(Gewinner kann selbst entscheiden, welches Modell in welcher Farbe und Größe aus der DESIGN LINE bis 19“)

4. Preis

DESIGN UND SPORTLICHKEIT
ATS verwirklicht Felgen-Träume. Vom High-End-Rad bis hin zu zeitlosen Modellen. Wir bieten die passende Performance für jeden Geschmack – gewinnen Sie einen Satz ATS-Leichtmetallräder aus der DESIGN LINE bis 19 Zoll bei der Wahl zum «Racer des Jahres» von MOTORSPORT aktuell.
Wert: zwischen 490 € und 1150 €
www.atswheels.com



1x 1 Gutschein für den Liqui-Moly-Onlineshop

MOTORENÖLE, PFLEGE UND MEHR Ihrem Auto mal etwas richtig Gutes tun können Sie als Gewinner des 6. Preises. Liqui Moly, der Spezialist für Schmierstoffe, Motorenöle und Additive made in Germany, lädt Sie mit einem Gutschein zur Online-Shoppingtour ein.
Wert: 300 € **www.liqui-moly.com**



6. Preis

Autos lieben LIQUI MOLY

Die abgebildeten Produkte stehen stellvertretend für das jeweilige Produktsortiment.

LIQUI MOLY

Mit Vollgas in der Erfolgsspur! LIQUI MOLY lässt Motorherzen höher schlagen und beruhigt den Puls der Autofans. Wohl deshalb wählten uns 2022 die Leserinnen und Leser der führenden Automagazine Deutschlands erneut zur Schmierstoffmarke Nr. 1. Bei AUTO ZEITUNG sowie auto motor und sport bereits das 12. Mal in Folge. Zudem glänzen wir bei AUTO ZEITUNG wiederholt mit Platz 2 in der Kategorie Pflegemittel. Herzlichen Dank!



















Leider bleibt es bei Demofahrten: Der Neustart der DTC wurde abgesagt

EISELE

Deutsche Tourenwagen Challenge

Vorzeitiges Ende der Serie

Trotz zwei Jahren Vorarbeit ist nun klar, dass es zumindest vorerst keine Neuauflage der Deutschen Tourenwagen Challenge (DTC) geben wird. Das gab die Motor Presse Stuttgart letzte Woche bekannt.

Von: **Michael Bräutigam**

Zusammenfassen lässt sich die Absage, bevor die Serie überhaupt losging, mit schlechtem Timing. Die Neuauflage der Serie war während der Corona-Zeit geplant worden, um dann ursprünglich bereits zur Saison 2022 an den Start zu gehen. Nach wie vor gestörte Lieferketten haben dafür gesorgt, dass sich der Aufbau der Fahrzeuge jedoch verzögerte. Als dann ab Februar auch noch der Ukraine-Krieg die wirtschaftlich angespannte Lage obendrein deutlich verschärfte, wurde das Umfeld für den Start einer neuen Serie noch einmal wackliger.

Nachdem das Programm erst reduziert und der Neustart zuletzt auf 2023 verschoben wurde, ist nun klar: Noch immer stimmen die Rahmenbedingungen und dadurch der Zuspruch nicht. Letzte Woche hat die Motor Presse Stuttgart als Organisator die Teams und Partner deshalb entsprechend über die komplette Absage der DTC informiert.

„Als Ausrichter und Promoter der Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft (IDM) wird die Motor Presse Stuttgart den Rennsport weiter aktiv begleiten", gibt das Statement zur DTC-Absage jedoch gleichzeitig Entwarnung für die Zweirad-Fraktion. Auch im Automobilbereich möchte man sich demnach weiter mit Einzelprojekten wie etwa beim 24h-Rennen am Nürburgring engagieren.

Ob es künftig in einem wieder stabileren Umfeld einen erneuten Anlauf auf eine DTC-Neuauflage geben wird, ist derweil noch völlig offen. Klar ist, dass hierzulande nach wie vor eine für eine breite Masse bezahlbare, klassische Tourenwagen-Serie fehlt. In bestehenden Serien gibt es entweder Einheits-Fahrzeuge, viele verschiedene Klassen oder – im Fall der TCR – sehr hohe Kosten.

Die bisher gebauten DTC-Autos sollen in anderen Serien eingesetzt werden und passen u. a. ins Reglement der NLS oder STT. ■

BTCC

Wieder volles Haus

Trotz des Ausstiegs von Ciceley Motorsport kann die BTCC für 2023 ein volles Feld verkünden. Alle 29 Startplätze sind vergeben.

Die zwei Starterlizenzen von Ciceley Motorsport haben sich die Teams West Surrey Racing und Speedworks Motorsport gesichert, also die „Herstellerteams" der Marken BMW und Toyota. Bei WSR kommt auch Adam Morgan unter, der bisher beim Ciceley-Familienteam in alle Abläufe voll eingespannt war und jetzt also „nur" noch Fahrer sein muss.

Speedworks bzw. Toyota plant derweil erstmals mit drei Corolla, der seit seiner Einführung zur Saison 2019 nur maximal zweifach im Feld zu finden war.

Wie bisher sind das Meisterteam Excelr8, Team HARD und Motorbase die Teams, die mit vier Lizenzen die größten Kontingente stellen. Auch WSR hat nun vier Lizenzen, mindestens eine davon wird aber offiziell an MB Motorsport ausgeliehen. WSR betreut jedoch die Auto-Einsätze des erneut bestätigten Jake Hill. ■ MBR

BTCC

Absolut krisensicher: Alle 29 BTCC-Lizenzen sind für 2023 vergeben

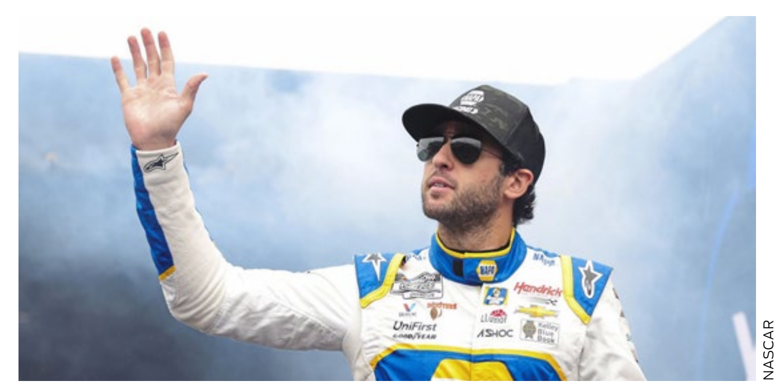
NASCAR

Publikumslieblinge

Letze Woche war Meister-Woche bei NASCAR. Neben den Champions wurden in Nashville die Publikumslieblinge geehrt.

Der „Most Popular Driver Award" ist für viele der Akteure dabei eine fast genauso wichtige Auszeichnung wie der Meistertitel. Denn wer beliebt ist, hat viele Fans, verkauft also viele Fanartikel und muss sich spätestens dann auch keine Sorgen mehr um sein Auskommen machen. Im Cup hieß der Publikumsliebling seit 1984 nur einmal nicht Elliott oder Earnhardt. Auch in diesem Jahr bekam Chase Elliott trotz verpasstem Titel wieder die Publikums-Auszeichnung verliehen – zum fünften Mal in Folge.

In der zweiten Liga (Xfinity Series) war nach zuletzt dreimal Justin Allgaier diesmal Noah Gragson der Gewinner. Er steigt 2023 in den Cup auf, wird also keine Chance zur Titelverteidigung bekommen. Bei den Trucks, also in der dritten Liga, gewann eine Dame: Zum zweiten Mal nach 2021 war Hailie Deegan beliebteste Pilotin. ■ MBR



NASCAR

Chase Elliott ist zum fünften Mal in Folge der beliebteste Cup-Fahrer



Wiedersehen: Aiello (l.) und Stéphane Ortelli im Oktober 2022 bei einem GT4-Rennen in Le Castellet

PRIVAT

Vom Vollgastier zum Lebemann

Laurent Aiello wurde vor 25 Jahren in der STW und vor 20 Jahren in der DTM Meister der zur jeweiligen Zeit höchsten deutschen Tourenwagen-Serie. Dazwischen holte er sich den BTCC-Titel und gewann sowohl die 24h von Le Mans als auch die 12h von Sebring. Was treibt den heute 53-Jährigen 17 Jahre nach seinem Rücktritt an?

Von: **Michael Bräutigam**

Starallüren hatte der einstige Tourenwagen-Könner noch nie. Und auch heute ist es nur herzerfrischend, wie freundlich und bodenständig er von seinem neuen Leben erzählt. Um die rasante Karriere des schnellen Franzosen aber noch einmal nachzuzeichnen: Als die Formel-Laufbahn trotz Titel in der französischen Formel 3 ins Stocken gerät, wechselt der 1969 in einem Pariser Vorort geborene Aiello in Rennautos mit Dach.

Schon im zweiten Tourenwagen-Jahr 1994 gewinnt er mit einem Peugeot 405 die französische Meisterschaft. Zwei Jahre später wechselt er mit der Werksmannschaft und dem neuen 406 in den deutschen STW Cup. „Der Peugeot 406 war großartig, weil er für mich und meine Vorlieben gebaut wurde. Kein anderes Auto lag meinem Fahrstil besser“, erinnert er sich nur zu gut an die extrem übersteuernd ausgelegte Renn-Limousine. Auf Gesamtrang 3 im ersten Jahr folgt ein dominanter Titel im Jahr 1997. Elf Siege allein in dieser Saison und 20 Siege insgesamt sind jeweils klarer STW-Rekord.

Hartes Brot in der BTCC

1998 verpasst er die Titelverteidigung um drei Punkte und stellt sich danach in der BTCC einer neuen Herausforderung. Mit Nissan wird er 1999 in seiner einzigen Saison Meister in einer der härtesten Serien der Welt. „Es hat mich viel Energie gekostet, dort konkurrenzfähig zu sein. Beim Testen auf neuen Strecken lagen meine Zeiten oft weit hinter denen der anderen. Aber am Ende hat es ja ganz gut geklappt.“

Parallel etabliert er sich auch im Sportwagen als Top-Fahrer. Beim ersten Auftritt in Le Mans holt er mit Porsche und den Teamkollegen Allan McNish und Stéphane Ortelli gleich den Gesamtsieg und heuert für 1999 bei Audi an. Nach P4 im ersten Audi-Jahr (noch mit dem R8R) folgen zwei zweite Gesamtränge mit dem R8. 2001 gewinnt er außerdem mit Dindo Capello und – wenige Wochen vor dessen tödlichen Unfall – Michele Alboreto die 12h von Sebring.

2002 lässt er den 24h-Klassiker sausen, um sich auf die DTM zu konzentrieren. Mit Ex-Ingenieur Ludovic Lacroix wiedervereint kommen die Erfolge fast wie am Fließband. Vier Quali- und vier Hauptrennen gehen an den Franzosen, der am Ende des Jahres Bernd Schneider als Meister entthrohnt. Noch ein Jahr geht es im Abt-Audi weiter, doch Mercedes ist 2003 einfach zu stark und gewinnt neun von zehn Rennen. Am Nürburgring feiert Aiello seinen letzten DTM-Laufsieg.

2004 und 2005 fährt er bei Opel zwei weitere Jahre in der DTM, jedoch ohne „Ludo“, der in Australien sein Glück sucht und findet – bis heute ist er einer der Top-Renningenieure bei den Supercars, aktuell bei DJR.

Neuanfang auf Korsika

Ohne einen einzigen Podestbesuch im Opel-Overall beendet Aiello nach der Saison 2005 seine Karriere. Er ist zu diesem Zeitpunkt als 36-Jähriger schon seit elf Jahren mit Kindheitsliebe Géraldine verheiratet. Die Kinder Marie und Tom sind neun und sechs Jahre alt, und Papa Laurent genießt seinen Ruhestand in Cap Ferret mit wilden Jetski-Fahrten und als House-DJ. „Ich stand im Motorsport so viele Jahre unter Druck, danach wollte ich nur noch leben“, sagt er. Das Familienidyll an der Atlantikküste vor den Toren von Bordeaux wird abgerundet von gutem Essen in den umliegenden Restaurants und nicht weniger gutem Wein. „Wenn man in Bordeaux wohnt, bekommt man ja kaum etwas anderes zu trinken“, scherzt Aiello heute noch darüber, wie er seine Weinliebe entdeckte.

Doch Zeiten ändern sich bekanntlich. 2010 folgt die Schei-

dung von Géraldine, die weiter mit den Kindern in Bordeaux lebt. Den Ruheständler selbst verschlägt es auf Korsika, genauer gesagt nach Calvi. Von dort pendelt er regelmäßig nach Madrid, wo seine jetzige Partnerin Delphine mit ihren Kindern lebt. Die eigenen Kinder sind mittlerweile 26 und 23. Marie steht voll im Berufsleben, Tom studiert noch.

„In Calvi stehe ich um 8.30 Uhr auf, in Madrid beginnt mein Tag wegen Delphines Kindern schon um 6“, berichtet der Lebemann. Die meiste Zeit der Woche verbringt er aber nicht mehr auf dem Jetski („Das hat mir den Rücken kaputt gemacht“), sondern auf dem Rad. „Sowohl in Calvi als auch Madrid haben wir schöne Berge, die es zu befahren gilt“, berichtet der passionierte Biker, der sowohl mit dem Mountainbike als auch dem Rennrad viele Kilometer im Jahr abspult.

Dass auch das nicht ganz ungefährlich ist, musste er vor rund zwei Jahren erleben. „Ich hatte in Madrid einen schweren Unfall, und auf der rechten Körperseite war praktisch alles gebrochen. Ich habe jetzt zwei Jahre gebraucht, um mich wieder vollständig zu erholen. Deshalb und wegen der Pandemie genieße ich das Leben noch mehr als zuvor.“

Zu seinen aktiven Jahren war das Vollgastier übrigens abseits der Strecke gar nicht der große Auto-Fan. Privat hieß es Van statt Sportwagen – und gewaschen wurde der auch nie. Eine Marotte des Franzosen: „Nach den Rennen habe ich es immer geliebt, wenn meine Autos dreckig waren. Als ich den Dreck und die Kratzer gesehen habe, wusste ich, dass ich mein Bestes gegeben hatte. Deshalb mochte ich es auch, wenn mein Straßenauto so aussah. Aber auch das hat sich geändert, mittlerweile mache ich meine Autos auch sauber.“

Inzwischen hat er also die Leidenschaft für automobile Schätze entdeckt. Zwei Porsche 911,



MOTORSPORT IMAGES

DTM vor 20 Jahren: 2002 gewinnt Aiello vier Hauptrennen und lässt sich im Abt-Audi TT-R zum Champion krönen


MOTORSPORT IMAGES

Wie so oft: Aiello mit einem Pokal



PORSCHE

„Nebenbei“ Le-Mans-Gesamtsieger 1998: Aiello mit McNish und Ortelli

„Vor zwei Jahren hatte ich einen schlimmen Fahrradunfall. Deshalb und wegen der Pandemie genieße ich das Leben jetzt noch mehr als zuvor.“

Laurent Aiello

ein 3.0 SC von 1981 und ein Targa von 1986, stehen für gelegentliche Ausfahrten zur Wahl. „Ich habe ein paar Freunde, die die gleichen Autos haben, und wir genießen einfach das Leben. Gehen gut essen und was es sonst noch so für schöne Dinge gibt“, schwärmt Aiello.

Zurück an der Strecke

Kontakt zu Leuten von früher gibt es durchaus noch, vor allem natürlich zu Lacroix. „Ich verfolge nicht wirklich, was er in Australien so treibt, er bringt mich aber einmal im Jahr auf den neuesten Stand.“ Letzten Sommer kam es sogar fast zu einem Treffen. „Ludo“ war auf Heimaturlaub in Bordeaux und fuhr mit seiner Enduro-Maschine eine Pyrenäen-Tour. Doch zum geplanten Treffen beim in Toulouse lebenden Ex-Weggefährten Éric Hélary kam es nicht. „Ich musste leider kurzfristig absagen, aber wir versuchen es sicher noch mal“, bedauert der 53-Jährige.

In Sachen Motorsport wurde er derweil schon zweimal rückfällig, jeweils auf Wunsch seines Sohnes: 2013 beim Abschiedsrennen des VW Scirocco-R Cup in Hockenheim und 2014 beim Porsche Carrera Cup in Le Mans. Bei ersterem lief es nicht so gut („zu viel Untersteuern“), bei letzterem fuhr er im 1998er-Siegerdesign vom 14. Startplatz bis auf P4 unter ca. 60 Startern vor.

„Das war unglaublich. Es fühlte sich an, als hätte ich nie aufgehört. Alle Automatismen waren sofort wieder da“, erinnert er sich. „Porsche hat mich danach gefragt, ob ich noch weitere Rennen fahren möchte. Ich habe aber mit der Begründung abgelehnt, dass es wohl nicht jedes Mal so laufen wird und ich lieber mit diesem Highlight aufhöre.“ Doch ein kleines Hintertürchen bleibt trotzdem noch offen: „Das Einzige, was mich noch mal reizen würde, wäre vielleicht ein Supercup-Rennen, weil ich es in Le Mans so genossen habe. Außerdem wäre das sehr passend, da ich ja zwei Porsche besitze.“

Der historische Motorsport sei kein Thema, trotz einiger Anfragen über die Jahre. Wenn Motorsport, dann modern und nur als Zuschauer. Die Leidenschaft wurde dabei ausgerechnet von der Tochter wieder neu entfacht. „Sie hat mich angerufen und gefragt, ob ich zum Formel-1-Rennen nach Le Castellet kommen kann. Durch Netflix sind sie und ihre Freunde F1-Fans geworden und sie hatte Tickets gekauft.“

2023 steht eine gemeinsame Tour auf dem Plan: „Meine Tochter will auch gerne zum Jubiläum der 24h von Le Mans. Da werden wir zusammen hingehen“, freut Aiello sich auf die Rückkehr an die Stelle seines, wie er sagt, wichtigsten Erfolgs. Zum Schluss räumt er dann noch mit einem Mythos auf: „Mein Name wird ‚Aiello‘ und nicht ‚Aïello‘ geschrieben – aber das machen selbst einige Leute in meiner Verwandtschaft falsch.“ ■



Laurent Aiello

Geburtstag: 23. Mai 1969
Geburtsort: Paris (F)
Herkunftsland: Frankreich

DUCATI



DUCATI

Bautista (#19) vor Razgatlioglu und Rea: „Besonders stolz, in so einem starken Jahr Weltmeister geworden zu sein“

Álvaro Bautista ist drei Jahre nach seinem ersten Versuch mit Ducati Superbike-Weltmeister geworden. Der 38-jährige Spanier erzählt, was die zwei Honda-Jahre dazwischen gebracht haben und wie er die Chancen auf eine Titelverteidigung sieht.

Von: **Imre Paulovits**

Wie ist es, 16 Jahre nach Ihrem 125er-Titel Superbike-Weltmeister zu werden?
Es macht mich sehr glücklich. Es war meine vierte Saison in der Superbike-WM, und ich habe mich von Beginn der Saison gut auf dem Motorrad gefühlt. Ich hatte bereits Erfahrung in der Klasse, ich kannte die Reifen und die Strecken. So konnte ich die Fehler aus der Saison 2019 vermeiden. Damals war es auch für Ducati ein komplett neues Motorrad. Ein sehr gutes Motorrad, das aber noch immer nach viel Arbeit verlangte. Damit war die zweite Saisonhälfte schwierig. Danach hatte ich zwei noch schwierigere Jahre, in denen ich nie ein Gefühl wie mit der Ducati hatte. Ich habe 2021 den Ducati-Superbike-WM-Teamchef Serafino Foti getroffen, und wir haben miteinander gesprochen. Ich sagte ihm, dass ich das Gefühl habe, dass ich ein noch besserer Fahrer geworden bin und dass ich noch immer mehr in mir spüre. Dass ich wieder um Siege kämpfen will, dafür aber ein Motorrad brauche, mit dem das möglich ist. Er hat sich an 2019 erinnert und mir gesagt: Von unserer Seite ist es das Gleiche. Wir brauchen einen Fahrer, der gewinnen kann und mit dem Team zufrieden ist. So haben wir eine Einigung gefunden. Als ich das Motorrad das erste Mal wieder gefahren bin, war es unglaublich, sie haben es in den zwei Jahren deutlich verbessert. Gleich in meiner ersten Runde mit Regenreifen habe ich mir gesagt: Wow! Das ist mein Motorrad. Ich habe die Saison sehr genossen und bin sehr glücklich, dass ich den Titel für das Team gewinnen konnte. Es hat alle Anstrengungen gemacht, die es konnte, Ducati hat uns perfekt unterstützt. Ich bin körperlich und mental stärker als je zuvor. Ich habe viel aus der Vergangenheit gelernt, der Titel war die Konsequenz aller Arbeit im Hintergrund. Ich denke, das Niveau der

„Wir wären dumm gewesen, nicht zusammenzufinden“

Superbike-WM war dieses Jahr höher als je zuvor. In einem solchen Jahr zu gewinnen, ist für mich noch spezieller und macht mich sehr stolz.

Wie schwierig war es, nach der ziemlich öffentlichen Trennung 2019 die Beziehung mit dem Team wiederherzustellen?
Es war sicherlich nicht leicht, den ersten Schritt zu machen. Aber im Leben geschehen Dinge nicht umsonst. Es hatte einen Grund, dass wir uns trennen mussten, um zu verstehen, dass wir einander brauchen. Als ich in die Superbike-WM kam, haben wir zunächst viel gewonnen und bekamen dann Probleme. Dann haben wir uns getrennt, aber wir haben auf beiden Seiten erkannt, dass es zusammen doch am besten war. Da lag es auf der Hand, sich dafür zu entscheiden, wieder zusammenzuarbeiten. Wir wären dumm gewesen, es nicht zu tun.

Sie haben in 33 Rennen 29 Podestplätze erreicht. War diese Konstanz der Hauptunterschied zu 2019?
2019 kamen wir in die Meisterschaft, und ich konnte nicht glauben, wie gut wir begonnen und die ersten elf Rennen gewonnen haben. Genauso konnte ich aber nicht glauben, wie wir sie beendet haben. Wir haben viele Punkte verloren und Stürze gehabt. Ich habe einige Fehler gemacht, dazu hatte das Motorrad einige technische Probleme und das Team noch keine Erfahrung damit. Seitdem habe ich viel dazugelernt und bin als Fahrer erwachsener geworden. Ich habe die Erfahrungen der letzten Jahre genutzt, und 2022 war mein Hauptziel, keine Fehler zu machen. Darauf habe ich die Saison aufgebaut. Das Maximum zu geben, aber keine Fehler zu machen. Ich habe dann während der Saison einen Fehler gemacht – in Donington, als ich gestürzt bin. Die Konstanz war wichtig, aber auch, dass ich überall, wo ich das Gefühl hatte, dass ich gewinnen kann, darum gekämpft habe. Ich bin keine konservativen Rennen gefahren, ich habe nur darauf geachtet, nicht mehr Risiko einzugehen als nötig. Konstanz ist wichtig. In dieser Meisterschaft ist es aber genauso wichtig zu gewinnen. Denn die anderen Fahrer haben auch wenig Fehler gemacht und waren sehr stark. So war für den Titelgewinn die Kombination aus Konstanz und hartem Pushen nötig. Außer in Donington und Mandalika haben wir auf jeder Strecke gewinnen können. Das war wichtig, um die Meisterschaft zu gewinnen.

> „Die Konstanz war wichtig. Es war aber genauso wichtig, um die Siege zu kämpfen. Mit dritten Plätzen wäre ich nicht Weltmeister geworden.“
>
> Álvaro Bautista

Wie viel Druck lastete auf Ihnen in Mandalika, als Sie den ersten Matchball hatten?
Sie hatten die Strecke erst zwei Wochen vor dem Rennen neu asphaltiert, und wir hatten am ersten Tag massiv Probleme. Zum Glück konnten wir uns Tag für Tag verbessern. Ich hatte schließlich viel Spaß, aber speziell im letzten Rennen, als ich den Titel gewinnen konnte, war ich vor dem Start sehr nervös. Ich habe in der Startaufstellung an die Meisterschaft gedacht, das war das erste Mal in dieser Saison. Mir wurde plötzlich bewusst, dass ich jetzt Weltmeister werden kann. Ich habe den Druck gespürt, vom Team und von mir selbst. Im Rennen habe ich dann versucht, dies zu vergessen und mich auf mein Fahren zu konzentrieren, es war aber nicht leicht. Als ich dann geführt habe, habe ich einige Fehler gemacht, so habe ich mich schließlich entschieden, dass es besser war, Zweiter zu werden und Toprak Razgatlioglu nur zu folgen. Ich habe da einfach zu viel nachgedacht. Aber schließlich ist es gut ausgegangen.

Was bedeutet es für Sie, den Titel mit knapp 38 Jahren gewonnen zu haben?
Ich fühle mich nicht alt. Ich bin aber sehr glücklich. Ich habe meine professionelle Karriere 2003 begonnen, also vor fast 20 Jahren. Das Gute ist, dass ich mich heute hungriger fühle denn je. Körperlich und geistig fühle ich mich mehr bereit als je zuvor, und ich will immer mehr. Es ist nicht leicht, auf diesem Level zu sein und sich immer weiter zu verbessern. Aber ich habe im letzten Jahr auch mein Training geändert. Es wäre nach meiner MotoGP-Karriere sicherlich leichter gewesen, zu Hause zu bleiben, aber ich habe in meinem Innern gespürt, dass ich noch mehr zu geben habe. Das ist für mich wichtiger als das Alter. Am Ende ist das Alter nur eine Zahl. Es kommt darauf an, was man will, und ich will weiter das Motorrad genießen, denn das war bislang mein Leben. Und ich genieße es mehr als je zuvor. Diese Ducati und ich sind eins, und ich bin so glücklich, wenn ich sie fahren kann. Noch mehr, als dass ich Weltmeister bin, macht mich glücklich, wie ich gewonnen habe. Denn ich fühle mich gut, und ich genieße, was ich mache.

Wie war es, nach dem vorzeitigen Titelgewinn noch einmal völlig losgelöst in ein Rennwochenende zu gehen?
Es war die beste Art, die Saison mit zwei Siegen zu beenden. Es war auch völlig verrückt. Im Superpole-Race bin ich einen riskanten Reifenpoker eingegangen und mit Slicks ins nasse Rennen gestartet, und es hat funktioniert. Im zweiten Rennen war ich mir schon sehr sicher über meine Rennpace. Ich habe nach ein paar Runden mit guten Kämpfen auch die Führung übernommen, und ich habe versucht, meine Pace zu fahren. Jonathan Rea war aber sehr stark, und er blieb nah dran. Ich habe in den letzten zwei Runden noch einmal einen harten Zweikampf erwartet, aber dann kam leider vier Runden vor Schluss die rote Flagge. Es war eine unglaubliche Saison, und ich kann kaum erwarten, dass schon in ein paar Monaten die Saison wieder genau dort, in Phillip Island, wieder beginnt.

Was erwarten Sie von 2023?
Ich denke, ich werde genauso weitermachen wie dieses Jahr, Rennen für Rennen mein Bestes geben. Wir haben zwar die Weltmeisterschaft gewonnen, wenn wir sie aber verteidigen wollen, müssen wir weiterarbeiten. Wir wollen uns weiter verbessern, und ich hoffe, dass ich das Gefühl und den Schwung weiter beibehalten kann. Ich denke, das Team ist extra motiviert und will versuchen, weiter zu siegen. Ich sehe, dass das Niveau der Kategorie höher und höher wird, deshalb können wir uns nicht ausruhen, wir müssen Detail um Detail verbessern, wenn wir konkurrenzfähig bleiben wollen. Vor allem müssen wir aber unsere bisherige Mentalität beibehalten. ■



Álvaro Bautista

Geburtstag: 21.11.1984
Geburtsort: Talavera (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2003: 125 ccm, Aprilia (20.)
2004: 125 ccm, Aprilia (7.)
2005: 125 ccm, Aprilia (15.)
2006: 125 ccm, Aprilia (1.)
2007: 250 ccm, Aprilia (4.)
2008: 250 ccm, Aprilia (2.)
2009: 250 ccm, Aprilia (4.)
2010: MotoGP, Suzuki (13.)
2011: MotoGP, Suzuki (13.)
2012: MotoGP, Honda (5.)
2013: MotoGP, Honda (6.)
2014: MotoGP, Honda (11.)
2015: MotoGP, Aprilia (16.)
2016: MotoGP, Aprilia (12.)
2017: MotoGP, Ducati (12.)
2018: MotoGP, Ducati (12.)
2019: SBK, Ducati (2.)
2020: SBK, Honda (9.)
2021: SBK, Honda (10.)
2022: SBK, Ducati (1.)

Ganz schön viele: FIM-Präsident Jorge Viegas inmitten seiner Weltmeister und Weltmeisterinnen

GOOD-SHOT

Wir sind die Weltmeister

Die FIM hielt in Rimini ihre Jahresversammlung ab und ehrte bei dieser Gelegenheit alle ihre Weltmeister bei einer feierlichen Gala. Der Weltverband trug dabei richtig dick auf.

Von: **Imre Paulovits**

Es war ein glorreiches Jahr nach all den Corona-Einschränkungen in den zwei Jahren zuvor. Dass dabei Italien besonders groß herauskam, Ducati alle Titel in der MotoGP und der Superbike-WM holte sowie mit Francesco Bagnaia das erste Mal seit einem halben Jahrhundert wieder ein Italiener auf einem italienischen Motorrad Weltmeister wurde, hat die Region Emilia-Romagna handeln lassen. Rimini, schon seit jeher eine der Hochburgen des Motorradsports, gab großzügig die Räumlichkeiten für die diesjährige FIM-Jahresversammlung und die anschließende Gala aller Weltmeister. Und da handelte der Weltverband ganz im Zeichen der Zeit: Sie schlachteten das Event medial so gut aus, wie es nur ging. Im Vorfeld gab es eine Motorradtour zu dem Event, und die Fans konnten sich bei groß angelegten Autogrammstunden die begehrten Unterschriften von ihren Idolen holen.

Ins prächtige Palacongressi des Riminenser Messegeländes hatte der Weltverband gleich vier hochkarätige Moderatoren eingeladen, um durch den Abend zu führen. Der zweifache Superbike-Weltmeister James Toseland, seit Ende seiner aktiven Laufbahn kein Unbekannter im Showbusiness, die italienische TV-Showmasterin Barbara Pedrotti sowie die beiden britischen TV-Journalisten Amy Reynolds und Matt Roberts machten abwechselnd Stimmung. Und bevor der Abend überhaupt losging, gab es einen feierlichen Einzug über den roten Teppich. Abendgarderobe war Pflicht, und so sah man die Weltmeisterinnen und Weltmeister mal nicht in ihrer Rennkluft oder der Teambekleidung – sie standen Hollywood in nichts nach. Es gab auch ein ordentliches kulturelles Programm mit den beiden Opernsängerinnen Anna Konovalova und Federica Caseti Balucani. Das Ganze konnte weltweit über den Live-Stream verfolgt werden. Man tat wirklich alles, um angesichts der nicht ganz reibungslos verlaufenden Fußball-WM Glanz und Gloria des Motorsports zu verbreiten.

Bei der Hauptversammlung wurde FIM-Präsident Jorge Viegas fast einstimmig wiedergewählt, entsprechend gut gelaunt zeigte sich der Portugiese mit seinen 115 Landesverbänden und seinen Weltmeistern. Knapp 800 Gäste waren geladen, inklusive Legenden der Vergangenheit und all den Leuten, die die Weltmeisterschaften erst funktionsfähig machen.

Ehre, wem Ehre gebührt

Jede der Motorradsport-Sparten – Straße, Motocross, Enduro, Rally, Trial, Bahnsport –, zu denen mit den E-Bikes nun eine weitere hinzukommt, bekam ihre eigene Ehrung mit all ihren Weltmeistern. Jorge Viegas ließ es sich nicht nehmen, Valentino Rossi nicht weit von dessen Heimatort Tavullia den FIM-Ehrenpreis für das Lebenswerk zu überreichen. Auch an MotoGP-Weltmeister Francesco Bagnaia, Superbike-Weltmeister Álvaro Bautista, MXGP-Weltmeister Tim Gajser, Rally-Raid Weltmeister Sam Sunderland, EnduroGP-Weltmeister Andrea Verona, Trial-Weltmeister Toni Bou und Speedway-GP-Weltmeister Bartosz Zmarzlik überreichte der Präsident die Medaillen persönlich.

Viegas war auch nicht zu knapp mit Komplimenten: „Die FIM-Awards waren wieder beeindruckende Momente für die gesamte Motorrad-Community, die FIM-Familie und unsere Weltmeister. Rimini hat sich als ein großartiger Gastgeber erwiesen und hat zu einer sehr erfolgreichen Ausgabe dieses wichtigen Events beigetragen, das unseren prächtigen Sport in die weite Welt hinausträgt.“ ■



GOOD-SHOT

Dominique Aegerter: Zweite Ehrung an diesem Wochenende

MotoGP/Formel 1

Treffen der Bosse

Es ist fast ungewöhnlich, dass sich die Bosse zweier konkurrierender Geschäfte zu einem Ideenaustausch treffen. Doch genau das taten in Pamplona Formel-1-Boss Stefano Domenicali und Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta.

Von: **Imre Paulovits**

Wir leben in Zeiten von gesellschaftlichen Umbrüchen und großen Herausforderungen für den Motorsport. Er muss beweisen, dass er weiter in der Lage ist, Motor der Entwicklung zu sein, die zu einer nachhaltigeren Zukunft im Fahrzeugbau führt. So gab es ein Treffen von Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta und Formel-1-Direktor Stefano Domenicali, das es zwischen den Promotern der beiden höchsten Serien im Vierrad- und im Zweiradsport noch nie gegeben hat. Eingeladen hatte die Nardi Society in den Labrit-Basque-Pelota-Palast in Pamplona, wo die beiden Vorträge über Nachhaltigkeit und die Verbesserung der Show hielten. Begleitet wurden sie von Pramac-Teambesitzer Paolo Campinoti.

Ezpeleta erklärte die Innovationen bei der Sicherheit, der MotoE und dem ab nächstem Jahr eingeführten karbon-neutralen Treibstoff und zeigte auf, wo man auf die Fans zugehen muss. „Alle Informationen müssen sofort zugänglich sein, nur so haben wir einen Zugriff auf die nächste Generation." Dem stimmte Domenicali zu. „Wir kennen Carmelo Ezpeleta seit 1992, als ich Rennleiter in Mugello war", so Domenicali. „Wir haben seither ein sehr gutes Verhältnis, und der Ideenaustausch hilft uns beiden." ■



MOTOGP

Ezpeleta (2. v. l.), Domenicali (3. v. l.) und Campinoti (r.) in Pamplona

MotoE

Aegerter geehrt

Rohrbach, die Heimatgemeinde von Dominique Aegerter, lud den Doppel-Weltmeister zu einer Ehrung in die Turnhalle ein. Und der 32-Jährige wusste einiges zu erzählen.

Von: **Imre Paulovits**

Was Dominique Aegerter in diesem Jahr geschafft hat, ist einmalig. Er verteidigte seinen Titel in der Supersport-WM, dazu wurde er MotoE-Weltcupsieger. So lud seine Heimatgemeinde Rohrbach seine Bürger in die Turnhalle, um ihren berühmten Bürger zu ehren. Der Sportjournalist Stefan „Stifu" Leuenberger moderierte den Abend und ließ sich bei einer Fragerunde in die Welt des 32-jährigen Ausnahmekönners einführen, wo für die Außenstehenden klar wurde, warum sie ihren Mitbewohner so selten sehen und wenn, dann trainierend.

Bei aller Ehrung war Dominique Aegerter anzumerken, dass es ihn tieftraurig stimmt, dass er bei den Swiss Sport Awards gar nicht berücksichtigt wurde und dort Namen auftauchen, die noch nicht einmal auf EM-Niveau sind. Aber das ist leider das Schicksal des Motorsports in der Schweiz. Am nächsten Wochenende wird aber noch größer gefeiert: bei der Domi Fighter's Racing Party am 10. Dezember in Schwarzenbach. ■



PAULOVITS

Dominique Aegerter: Der Doppelweltmeister wurde von der Heimatgemeinde geehrt

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Vor vier Jahren hatten Dorna und FIM beschlossen, die Sicherheit von Rennhelmen durch ein strengeres Homologationsverfahren zu erhöhen, das in der nächsten Saison in die zweite Phase geht. 2019 wurde der erste Helm nach dieser Norm für die MotoGP homologiert, 2020 für alle Straßenrennsport-Disziplinen. Das beauftragte Labor in Zaragoza, das die Tests durchführte, hat bei der Homologation der 38 Helmtypen enorme Daten über lineare Einwirkungen bei niedrigen, mittleren und hohen Geschwindigkeiten sowie indirekte Einwirkungen und Penetrationen sammeln können. In der zweiten Phase sollen nun die Erkenntnisse und Normen auch auf Offroad-Helme ausgeweitet werden.

MOTO2/MOTO3

Nachdem Moto2-Europameister Lukas Tulovic in die Weltmeisterschaft aufsteigt, liegen die Hoffnungen des IntactGP-Junior-Teams auf dem Australier Senna Angius. Nicht nur, dass der hochbegabte 17-Jährige bereits dieses Jahr mächtig Druck auf Tulovic ausüben konnte, er hatte sich auch als Ersatzfahrer für Sam Lowes am Red Bull Ring, in Misano und Aragón sowie bei seinem Wildcard-Einsatz in Valencia, wo er Neunter wurde, unter WM-Bedingungen richtig gut geschlagen. Dazu besiegte er im Finale der Australischen Superbike-Meisterschaft keinen Geringeren als MotoGP-Pilot Jack Miller. Dass er nächstes Jahr keine WM fahren kann, liegt am erhöhten Mindestalter. IntactGP-Junior-Teamchef Dirk Reissmann ist völlig begeistert von seinem neuen Fahrer. „Mit seiner Leistung hat er auch Lukas nach vorne gebracht. Es ist wirklich toll, dass ein junger Fahrer mit diesem Potenzial nun Teil unseres Teams ist."
In der Moto3 wird der Österreicher Jakob Rosenthaler die gesamte JuniorGP für Intact-Husqvarna fahren.



Jonathan Rea auf der 2023er-Kawasaki: Test kompakt gehalten, aber Aufgabenliste abgearbeitet und schnell

Saison 2023 begon

Weil zwischen dem WM-Finale 2022 und dem Start der Saison 2023 nur knapp drei Monate liegen, muss sich bei der Entwicklung rangehalten werden. Deshalb testeten bereits letzte Woche die ersten Teams in Jerez ihre Motorräder für nächstes Jahr.

Von: **Imre Paulovits**

Es gibt einiges zu tun für die Werksteams, wenn sie der Titelverteidigung von Álvaro Bautista etwas entgegensetzen wollen. Der Spanier hatte auf der Ducati dieses Jahr die überlegene Pace, nun hat Ducati für 2023 die Panigale V4 R neu aufgelegt. So kann man wieder mit einem starken Auftritt des kleinen Spaniers rechnen.

Bei Rekordweltmeister Jonathan Rea war in dieser Saison zu sehen, dass der Nordire nichts von seiner fahrerischen Brillanz und von seiner Angriffslust eingebüßt hatte, aber er mit stumpfen Waffen kämpfte. Er war zwar fast immer auf dem Podest, doch eine sechsmonatige Siegespause wie 2022 zwischen Estoril und Phillip Island hatte die Paarung Rea/Kawasaki noch nie. Kawasaki lässt kein neues Modell der ZX-10RR homologieren, entsprechend müssen an dem Bike Verbesserungen gefunden werden, um es wieder auf Augenhöhe mit der Konkurrenz zu bringen.

So war es auch das Kawasaki-Werksteam, das die Wintertests als Erster aufnahm und für die ersten beiden Dezember-Tage die Strecke von Jerez mietete. Einzig das BMW-Werksteam, das ein neues Modell der M 1000 RR zu entwickeln hat, nahm die Möglichkeit wahr, mit ihnen zu testen.

Testen in Jerez im Winter ist immer ein Lotteriespiel. Zwar wird es an der südlichsten Strecke Europas selten kalt, dafür sind

> „Wir mussten bei einigen entscheidenden Teilen für die nächste Saison Ja oder Nein sagen, und wir konnten sie alle durchprobieren, der Tag hat sich gelohnt.“
>
> Jonathan Rea

ausgiebige Regenfälle in Andalusien in dieser Jahreszeit alltäglich. So hatte es auch in der Nacht von Mittwoch auf Donnerstag heftig geregnet, und die Strecke war nass, als der erste Testtag begann. BMW ging mit Redding zwar auf die Strecke, und der Brite absolvierte an dem Tag nicht weniger als 91 Runden, doch Kawasaki entschied sich wegen der Beschränkung der Testtage, keine wertvolle Zeit bei nicht optimalen Bedingungen zu opfern. Auch am Freitagvormittag ließ man die Boxentore unten, weil es in der Nacht erneut geregnet hatte. Erst als die Strecke am Nachmittag weitestgehend getrocknet war, fuhren Jonathan Rea und Alex Lowes raus.

Teile aussortieren

Rea legte dabei gleich eine gewaltige Pace hin und war mit 1.39,911 der Schnellste; er war der Einzige, der unter die 1.40er-Mauer kam. Er war damit zwar über eine Sekunde langsamer als im Dezember 2021, doch die Strecke war bis zum Ende des Testtags auch nie völlig getrocknet. Viel wichtiger als die Rundenzeit war dem sechsfachen Weltmeister aber das Programm, das er in diesen 50 Runden durchziehen konnte. „Der Test hat sich letztendlich gelohnt und war auch sehr wichtig für uns“, so Rea. „Wir mussten bei einigen entscheidenden Teilen für die nächste Saison eine Entscheidung fällen, damit die Techniker wissen, in welche Richtung sie arbeiten und was sie für die






Scott Redding auf der neuen BMW M 1000 RR: Viele Runden und auf Anhieb eine gute Rundenzeit

nächsten Tests vorbereiten müssen, damit wir nächstes Jahr gut losstarten können. Wir hatten zwar nur drei oder vier solche Teile, zu denen wir Ja oder Nein sagen mussten, doch sie sind wichtig. Das 2023er-Motorrad zu fahren war gut. Es sind einige Bereiche da, die wir verbessern müssen, aber wir sind auch erst in der frühen Arbeitsphase, besonders bei der Elektronik. Aber Schritt für Schritt bekommen wir das Paket zusammen. Die Strecke war nie in gutem Zustand, und es blieben immer ein paar nasse Flecken, aber wir waren in der Lage, die nötigen Entscheidungen zu treffen. Ich bin froh, froh, gesund und glücklich in die Nachsaison zu gehen, und mache jetzt erst einmal ein paar Wochen Urlaub.“

Sein Teamkollege Alex Lowes fuhr ebenfalls 50 Runden und fuhr seine schnellste Zeit von 1.40,342 in seiner letzten fliegenden Runde. Er sortierte ebenfalls Teile aus und schaffte immerhin elf 1.40er-Runden. Die dritte Kawasaki, die in Jerez ihre Runden drehte, war die des Puccetti-Teams, auf der Tom Sykes, Weltmeister 2013, nach einem Jahr in der BSB in die Superbike-WM zurückkehrt. Sykes fuhr ebenfalls erst am zweiten Nachmittag heraus. Er beließ es bei 35 Runden und erreichte eine Bestzeit von 1.40,949, womit er etwas über eine Sekunde langsamer war als sein ehemaliger Teamkollege Jonathan Rea. Nach einem Jahr mit der Ducati Panigale ohne Traktionskontrolle arbeitete Sykes vor allem daran, sich wieder an die Superbike-WM-Elektronik zu gewöhnen.

Fleißiger Redding

Am fleißigsten bei diesem Test war Scott Redding, der einzige Pilot, mit dem das BMW-Werksteam mit dem 2023er-Modell der M 1000 RR nach Jerez kam. Redding fuhr auch auf der nassen Piste, um Kilometer für die Regenabstimmung zu sammeln. Er fuhr am ersten Tag 53 Runden und ging auch am zweiten schon am Vormittag heraus, um noch einmal nicht weniger als 91 Runden abzuspulen. Mit 1.40,104 war er schließlich Zweitschnellster und kam bis auf zwei Zehntel an Rea heran. Für das erste Rollout der neuen BMW nicht schlecht. Nun bleiben den Technikern zweieinhalb Monate, um die Situation zu verbessern und ihre Fahrer zufriedenzustellen.

Sam Lowes, der Zwillingsbruder von Alex, nutzte den zweiten Tag in Jerez ebenfalls und drehte 72 Runden mit einer Superstock-Yamaha-R1-M auf Dunlop-Moto2-Reifen. „Es war richtig gut, um meine Schulter zu testen, und es hat Spaß gemacht“, so der Marc-VDS-Pilot. ■



Tom Sykes: Mit der Puccetti-Kawasaki wieder an SBK-Elektronik gewöhnen



Sam Lowes schaute auf der Superstock-Yamaha nach seiner lädierten Schulter

ERGEBNISSE

Superbike-WM-Test Jerez (E), 01.–02.12.2022, Bestzeiten

1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.39,911	50 Runden
2.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	1.40,104	144
3.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.40,342	50
4.	Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.40,949	35
5.	Sam Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1 STK	1.43,965	72

Harley-Davidson XRTT 750: Viel kompakter und handlicher, als sie auf den ersten Blick wirkt

MÖNOS

Des Teufels Hämmer

Vor 50 Jahren brachte Harley-Davidson ein neues Motorrad in Straßen- und Dirt-Track-Version. Während erstere eine Totgeburt war, wurde ihre Schwester das erfolgreichste Rennmotorrad aller Zeiten. Aber beide wurden zur Legende.

Von: **Imre Paulovits**

Gott, was mache ich hier? Ich will hier weg! Zu spät. Der Steckstarter dreht die Kurbelwelle durch, unter mir erbebt die Erde, und aus zwei armdicken Supertrapp-Rohren hallt hinter mir der Groll des Teufels. Die Harley-Davidson XR 750 hängt hungrig am Gas, schlürft durch zwei K&N-Filter im XXL-Format die Abendluft in sich hinein, der Motor schüttelt mit jedem Gasstoß das Motorrad durch. Die Tribünen des I-96-Speedways in Lake Odessa/Michigan sind bis auf den letzten Platz ausverkauft, das Training des Grand-National-Meisterschaftslaufs gerade vorüber. Nun soll ich hier meine ersten Dirt-Track-Erfahrungen sammeln. „Motorrad-Tester als Pausenclown" – ich sehe schon die Schlagzeilen der amerikanischen Kollegen vor meinem geistigen Auge.

Das volle Programm

Aber ich habe es ja nicht anders gewollt. Ich hatte Bill Davidson, den obersten Gebieter über die Produkte Milwaukees, so lange mit der XR 750 genervt, bis er sich gedacht haben muss, dass, wenn ich unbedingt will, ich es doch haben soll. In der Werksversion von Grand-National-Champ Kenny Coolbeth, vor Publikum das volle Programm. Coolbeth lässt sich die Strecke und seine Taktik für das Rennen noch einmal durch den Kopf gehen. Meine Taktik wäre jetzt Reißaus zu nehmen. Geht aber nicht mehr. Der neunfache Grand-National-Champion Scott Parker hebt die Hand und geht auf die Strecke. Mit der Straßen-XR-1200 soll er mir für einige Runden die Linien zeigen.

Ich lasse die etwas schwergängige Kupplung kommen, die XR setzt sich in Bewegung. Zuerst geht es etwas holprig das obere Stück der überhöhten Kurve herab, dann kommt der Groove, der schwarze Strich, auf dem die Cracks ihren Reifenabrieb gelassen haben, und es fährt sich plötzlich fast wie auf Asphalt. Die Gänge durchgeschaltet – Ganghebel rechts, erster Gang oben –, und schon naht Turn 2. Bremsen! Vorne Fehlanzeige. Für hinten gibt es ein Pedal. Ebenfalls rechts. Sieht zwar etwas verwirrend aus, doch weil der Ganghebel so weit oben ist, dass man dafür den Fuß weit von der Raste heben muss, das Bremspedal hingegen bestens von der Raste aus erreichbar ist, gibt es kein Vertun.



Von 1972 bis 2017 holte die Harley-Davidson XR 750 mit ihren Fahrern 37 Meisterschaften und 502 Siege in der Grand National Championship.

Einlenken geht auch überraschend gut. Das kompakte Ungetüm ist ausgesprochen handlich, der Motor läuft rau und ehrlich, er schiebt das vollgetankt keine 150 kg schwere Motorrad brachial nach vorn und hängt am Gas wie ein Viertaktcrosser. Dazu ist es fast egal, bei welcher Drehzahl man das Gas aufzieht, er schiebt immer gleich an. Wenn der Gasgriff aber weiter als die Hälfte geöffnet wird, bricht das Hinterrad aus. Ebenfalls egal, in welchem Gang und bei welcher Drehzahl. Deshalb benutzen die Cracks das Getriebe auch nur vom Start bis ins erste Eck, von da ab geht alles im Vierten.

Einzig die Sitzposition ist etwas merkwürdig. Zwar passen die Beine wunderbar knapp an den beiden großen Filtern vorbei zur Fußraste, und diese liegt genau dort, wo man den meisten Druck auf sie ausüben kann, der sehr breite Lenker ist aber verglichen mit dem Trend im Motocross und Supermoto sehr weit unten und hinten montiert. „Kenny mag es von allen am weitesten hinten. Er will möglichst viel von seinem Körpergewicht auf das Hinterrad bringen," hat



PAULOVITS

Mit den klassischen Harley-Davidson-Rennfarben Schwarz und Orange und den zerklüfteten Formen wirkt die XRTT 750 respekteinflößend

mir Chefmechaniker Craig Lager zuvor verraten.

Fahrt mit Legenden

Scott Parker sticht vor mir mit der XR 1200 gelassen, aber immer schneller in die Kurven hinein. Wenn das mit dem schwereren Motorrad auf Straßenreifen geht, sollte es mit den Dunlop-Rennreifen erst recht gehen, denke ich mir. Geht es auch. Es ist erstaunlich, wie viel Grip dieser schwarze Strich auf dem Lehmboden hat. Fast wie Asphalt. Aber wehe, wenn man nur ein bisschen von ihm runterkommt. Dann rutscht es schlagartig, und der breite Lenker fängt an zu schlagen. Dafür ist es die reinste Wonne, wie dieses Motorrad beim Gasgeben auf dem Groove anschiebt. Da hat Parker mit dem Straßenmotorrad mehr Probleme. Er steht zwar furchtbar quer, ich muss aber immer wieder Gas wegnehmen, um nicht auf ihn aufzulaufen. Nach zwei Runden hat er auch genug und fährt raus, um Coolbeth' zweite Rennmaschine auszufassen.

So langsam kommt Freude auf. Alles schön kontrollierbar, gigantischer Sound – und ein Motorrad mit einem Charakter, den es für die Straße schon lange nicht mehr gibt. Ein Raubein voller Muskeln: direkt, transparent, kompromisslos. Ein brutales, eigenwilliges Tier, das abgerichtet wurde, um das, wofür es geschaffen wurde, spielerisch und unbezwingbar zu beherrschen. Dass ich immer schneller werde, bekomme ich gar nicht mit. Es ist der selbstverständliche Fahrzustand auf diesem Motorrad. Am Ende der Geraden kurz anbremsen, das Bike mit hohem Ellenbogen in die Schräglage drücken, dann das Gas aufziehen, und es geht sanft in den Drift über. Dieser lässt sich mit dem Gas sehr fein dosieren. Ich vergesse, wo ich hier bin, die Tribünen, die Zuschauer.

Doch aufwachen, das war erst die Kindernummer! Scott Parker kommt mit Coolbeth' zweitem Motorrad. Er driftet auf der glatten Außenbahn neben dem Groove an mir vorbei, er schlingert wild und reißt den gewalzten Lehm auf. Als er dann am Ende der Geraden aus dem vollen Drift einlenkt und das Motorrad so abwinkelt, dass der Lenker von einem Anschlag zum anderen schlägt, wird mir schwindlig. Gott, was mache ich hier? Ich will hier weg!

Der Mann mit der Zielflagge hat kein Erbarmen. Von Runde zu Runde winkt er mir mit dem zugerollten Tuch dieselbe, unmissverständliche Bewegung zu: Weiter, und gefälligst schneller! Während Parker seine Show abzieht, die wildesten Drifts und Wheelies produziert, zieht mich die XR wieder in ihren Bann. Sie zwingt einen regelrecht, ihre Grenzen zu suchen und gibt perfekte Rückmeldung vom Fahrbahnzustand. Einzig die auf Handlichkeit ausgelegte Lenkgeometrie rächt sich auf den Geraden. Die kleinste Welle bringt das Fahrwerk ins Schlingern, es schaukelt sich aber nie auf. Und es gibt nur eine Abhilfe: Gas!

Dann ist plötzlich die weiße Flagge ausgerollt, zeigt die letzte Runde an. Und keine halbe Minute später – was mir jetzt nur noch wie



PAULOVITS

Die XR 750 wurde mit den Jahren kürzer und höher, modernere Federelemente und die Leistungsentfaltung des Motors hielten sie lange konkurrenzfähig



Der Gummiabrieb auf dem Lehmboden bietet erstaunlich viel Grip, der Drift ist mit der XR 750 gut zu kontrollieren

HOENIG

TECHNISCHE DATEN

Harley-Davidson XR 750 (1972)	
Motor	Luftgekühlter V-Zweizylinder-Viertakter, OHV, 2 Ventile pro Zylinder
Bohrung x Hub	79,5 x 75,5 mm
Hubraum	749 ccm
Leistung	85 PS bei 7800/min
Leergewicht	142 kg

ein Wimpernschlag vorkommt – winkt die Karierte viel zu früh wieder ab. „Hey man, you did a briliant job! The crowd just loved it", empfängt mich Teamchef Scott Miller. Was, den Pausenclown? Mir jetzt auch egal. Denn die Erfahrung mit dem erfolgreichsten Rennmotorrad aller Zeiten war alles in der Welt wert.

Majestätische Ablenkung

Szenenwechsel. Keine halbe Stunde bis zu den Rennen. Normalerweise würde jetzt hektisches Treiben herrschen, doch alle starren nur zu der Harley-Davidson XRTT 750 herüber, die ich im Fahrerlager des Hungarorings aufwärme. Als ich dann draußen auf der Strecke meine Runden drehe, steht das ganze Fahrerlager auf der Aussichtsplattform und verfolgt, wie sich das gewaltige orange-schwarze Motorrad mit Donnergrollen um die Strecke arbeitet.

Sie hat wirklich etwas Majestätisches, dieses einmalige Zeugnis amerikanischer Motorradbaukunst, entstanden in einer Zeit, als es eigentlich schon zu spät für sie war, weil die japanischen Zweitakter kamen. Sie gehört dem österreichischen Sammler Willi Werner, der sie 2000 in Daytona sah, sich in sie verliebte und sie kaufte. Rennhaudegen Wolfgang Stropek hatte sie gleich nach ihrer Ankunft beim Bergrennen in Landshaag eingesetzt und der gesamten europäischen Oldtimerwelt gezeigt, wo der Hammer hängt.

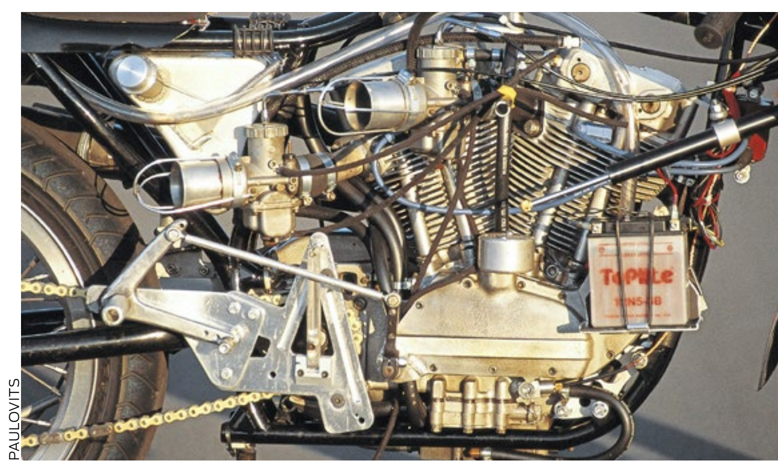
Da sitze ich also im Sattel dieser Legende. Von hier aus sind ihre Dimensionen gar nicht mehr so riesig. Es ist die Verkleidung, die die Amerikaner für die schnellen Ovale so windschlüpfrig wie möglich gestaltet haben und die den Fahrer ganz einschließt, die das Motorrad so gewaltig erscheinen lässt. Die Ergonomie darunter lässt aber genauso gewaltig zu wünschen übrig. Der Tank ist lang gestreckt, die Lenkerstummeln sitzen tief in ihren Einbuchtungen. Bei den hoch verlegten Fußrasten, den weit herausragenden Vergasern, vor allem aber dem hoch verlegten Auspuff sitzt man asymmetrisch, und die Bewegungsfreiheit der Füße ist arg eingeengt. Es dauert eine ganze Weile, bis man sich an diese merkwürdigen Arbeitsverhältnisse gewöhnt und halbwegs locker fahren kann. Das Fahrwerk und der Motor funktionieren dafür umso besser. Weich und ohne Verzögerung nimmt der V2 alle Gasbefehle ab 3000 Touren an, schiebt gewaltig vorwärts und dreht bis über 9000 hoch. Kupplung und Getriebe funktionieren so exakt, wie es an den Serien-Harley-Sportstern nie der Fall war. Das Dickschiff ist gar nicht unhandlich, die Bremsen und Federelemente funktionieren ebenfalls tadellos.

So tadellos, wie sie 1973 gar nicht funktionieren konnten. Und hätte dieses Bike damals die Power gehabt, mit der sie mich über die Geraden schiebt, hätte Cal Rayborn mit ihr sicherlich noch einige Jahre alle Zweitakter plattgemacht. Aber woher das Ganze? Die in Jahrzehnten verfeinerten Dirt-Track-Teile passen problemlos in den Motor, und diese sind es wohl, die dieses Monster so bedienungsfreundlich machen. Verglichen mit Original-Rennern aus den frühen 70ern fühlt sich dieses modernisiert restaurierte Teil deutlich verbessert an.

Dieser Sound! Lucifer's Hammer und Belzebubs Donnergrollen! Einfach gigantisch, gigantisch gut! Und die unwiderstehliche Aura und der Respekt, die bleiben. So mancher hat sein Rennen verpasst, weil die XRTT noch lange im Fahrerlager stand, bis alle Fotos im Kasten waren. ■


PAULOVITS

Um gleiche Strömungsverhältnisse zu schaffen, hat der XR-750-Motor zwei identische Zylinderköpfe mit Einlass hinten und Auslass vorn


PAULOVITS

Rechts stehen die Vergaser mit den langen Ansaugstutzen weit heraus. Die XR hat große Schaumstoff-Filter, die XRTT offene Trichter mit Schutzdraht



MONOS

Nach etwas Eingewöhnungszeit lässt sich mit der XRTT richtig zügig fahren. Das Testexemplar wurde stark leistungs- und fahrwerksoptimiert restauriert


HOENIG

Kein alltägliches Erlebnis: Der Dirt-Track-Unterricht mit Rekord-Champ Scott Parker hinterließ viele bleibende Erinnerungen



Dick O'Brian (l.) führt dem AMA-Inspektor die geforderten 200 Homologationsmodelle der XR 750 vor

HARLEY-DAVIDSON

200 für die Ewigkeit

Für die neuen Regeln der AMA musste Harley-Davidson 200 Homologationsmodelle bauen. Dass sie 45 Jahre im Geschäft bleiben, davon hätten sie nie geträumt.

Von: **Imre Paulovits**

Um den Motorradsport in den USA nach der großen Depression am Leben zu erhalten, stellte die AMA 1934 ihre höchste Meisterschaft auf seriennahe Motorräder um, von denen mindestens 200 Stück gebaut wurden. OHV-Motoren durften maximal 500 ccm haben, seitengesteuerte 750 ccm. Dazu zählten zur Grand National Championship Rennen auf Asphalt sowie die Dirt-Track-Disziplinen Mile, Half Mile, Short Track und TT. Dies funktionierte bis Ende der 1960er-Jahre, doch weil in der Serie längst keine Seitenventiler mehr gebaut wurden, glich die AMA ab der Saison 1969 den Hubraum für alle Motoren auf 750 ccm an. Harley-Davidson war mit seiner Seitenventil-KR 750 sehr erfolgreich, Mert Lawwill wurde mit ihr gar noch 1969 Grand National Champion, doch es musste schleunigst etwas neues her.

Harley-Davidson-Rennleiter Dick O'Brien ließ sich von seinen Ingenieuren Peter Zylstra, Matt Kroll, Clyde Denzer und John Pohland einen neuen 45-Grad-V2 mit Alu-Zylindern und Köpfen entwerfen, deren Strömungsverhältnisse C.R. Axtell im Strömungstechnischen Institut von Glendale/Kalifornien erarbeitet hatte. Er lehnte sich an die NASCAR-Entwicklungen mit halbkugelförmigem Brennraum, zwei Ventilen und einem langen, gebogenen Ansaugtrakt an, der dem Gemisch einen Drall gab, der bei niedrigen Drehzahlen für eine gute Füllung und so für eine gleichmäßige Leistungsentfaltung sorgte. Es dauerte bis 1972, bis der neue Motor fertig war, für Daytona war die Straßenversion gar noch nicht bereit.

Aber die XR 750 wischte im Dirt Track die Konkurrenz gleich weg. Mark Brelsford wurde mit ihr 1972 Grand National Champion, und dem folgten unglaubliche viereinhalb Jahrzehnte, in denen die XR das dominierende Bike blieb. Erst die hochmoderne Indian FTR 750 mit dem von Urs Wenger entworfenen Motor brachte ihre Ära zu Ende. Der Sieg von Jeffrey Carver Jr. auf der glatten Half Mile in Fort Worth/Texas am 23. September 2017 war der 502. Grand-National-Sieg der XR. Damit ist sie das mit Abstand erfolgreichste Rennmotorrad aller Zeiten.

Obwohl Cal Rayborn mit der XRTT 1972 in Indianapolis und beim Eröffnungsrennen von Laguna Seca gewinnen konnte, wurde sie schon 1973 wieder beiseitegestellt. Erst zehn Jahre später wurde sie wieder hervorgeholt, auf 1000 ccm gebracht und als „Lucifer's Hammer" in der Battle of the Twins eingesetzt. Gene Church gewann mit ihr drei Meisterschaften und schlug Marco Lucchinelli auf der Ducati noch 1985 in Daytona. ■



So sah die Urversion der XR 750 im Jahr 1972 aus. Noch lang und flach

HARLEY-DAVIDSON



1972 trat die XR 750 gegen alte britische Twins an ...

HARLEY-DAVIDSON



2017 schlug Jeffrey Carver die Hightech-Indian FTR 750

HARLEY-DAVIDSON



Gene Church 1985 mit Lucifer's Hammer

HARLEY-DAVIDSON

IDM Superbike

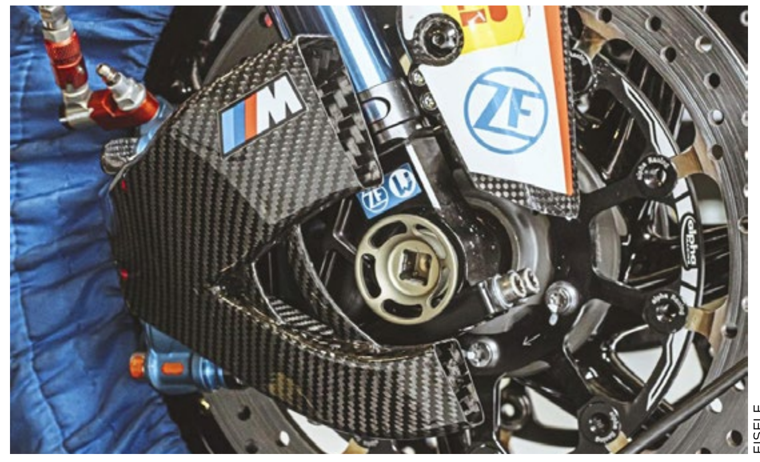
Wilbers-Team hört auf

Schock für die Königsklasse der IDM: Das Wilbers Racing Team, seit 2010 ein fester Bestandteil der IDM Superbike, gibt sein Rennengagement auf und wird nur noch als Fahrwerks-Renndienst tätig sein.

Von: **Anke Wieczorek**

Benny Wilbers und sein renommiertes Racing-Team ziehen sich zurück. Christian Kellner, Jörg Teuchert, Gareth Jones, Lucy Glöckner, Matej Smrz, Bastien Mackels und zuletzt Florian Alt sind nur einige der Fahrer, die für Wilbers antraten. Glöckner, Mackels und Alt wurden auf der BMW des Teams Vizemeister.

Im Vorfeld des Rückzugs hatte Wilbers die Zusammenarbeit mit BMW beendet und war offen für andere Fabrikate. Dass sich Stammfahrer Florian Alt nach zwei Vizetiteln für einen Wechsel zum HRP-Team und damit für Honda entschied, stellte Wilbers nochmals vor eine komplett neue Situation. Wilbers: „Nach einer äußerst erfolgreichen Zeit mit dem Rennteam bleiben wir dem Motorsport treu, aber auf einer anderen Ebene. Aus dem Team Wilbers-BMW-Racing wird ab sofort das Team Wilbers-Suspension-Service by ZF, um die neuesten Entwicklungen zusammen mit ZF in nationalen und internationalen Meisterschaften in ganz Europa einzusetzen. Wir werden den Fahrwerksservice mit unserem Team rund um Technik-Chef Burkhard Stember in erster Linie in der IDM Superbike anbieten. Hier werden die zuletzt von Florian Alt gefahrenen Produkte mit hochwertigstem Service für alle teilnehmenden Marken angeboten.“ ■



EISELE

Wilbers: Ab nächster Saison nur noch Fahrwerksservice zusammen mit ZF

IDM Superbike

Hobelsberger trainiert

Patrick Hobelsberger nimmt seinen Einstieg in die IDM-Königsklasse sehr ernst. Er trainierte letzte Woche bereits ausgiebig in Spanien.

Von: **Imre Paulovits**

Dass er die Herausforderung IDM Superbike ernst nimmt, hat Patrick Hobelsberger, 2021 IDM-Supersport-Meister und dieses Jahr in der Supersport-WM unterwegs, gleich klargestellt, als die Zusammenarbeit zwischen dem 26-jährigen Bayern und GERT56 verkündet wurde. Nun ließ „Pax“ Hobelsberger auch gleich Taten folgen. Er trainierte letzte Woche in Almeria und dem angrenzenden Andalucia Circuit. Dabei konnte er sich mit dem BMW-Superbike schnell anfreunden. Er konnte sich in Almeria trotz kaltem Wetter jeden Tag steigern und war zum Schluss nur 1,4 Sekunden langsamer als der ebenfalls dort trainierende dreifache IDM-Meister Ilya Mikhalchik. In Andalucia konnte Hobelsberger wegen des starken Windes nur wenige Runden fahren. Trotzdem war sein Resümee euphorisch. „Ein absolut krasses Ding!“, sprudelte es aus ihm heraus. „Ich hatte lange nicht mehr so viel Spaß auf einem Motorrad. Ich muss zwar noch sehr viel lernen, aber bislang habe ich meine eigenen Erwartungen bei Weitem übertroffen.“ ■



HOBELSBERGER

Patrick Hobelsberger mit der IDM-BMW in Almeria: „Ein absolut krasses Ding“

NACHRICHTEN

MOTOGP

Gleich nach seiner Wiederwahl zum FIM-Präsidenten ließ Jorge Viegas eine News-Bombe platzen. Er erzählte, dass Valentino Rossis VR46-MotoGPTeam 2024 nicht mehr mit Ducati, sondern mit amaha antreten werde. Damit würde das Ärgernis von acht Ducati im Starterfeld beseitigt. Bei aller Ehre: VR46 hat einen Vertrag mit Ducati bis Ende 2024. Oder will die FIM, die in der letzten Zeit wieder an Zeiten erinnert, wo sie skrupellos über den Motorsport regierte, Einfluss auf den Markt nehmen? Eigentlich sollte ihre Position neutral sein.

SUPERBIKE-WM

Das Superbike-WM-Feld für 2023 nimmt immer konkretere Formen an, und es ist klar zu spüren, dass mit dem gestiegenen Interesse durch den Dreikampf zwischen Álvaro Bautista, Toprak Razgatlioglu und Jonathan Rea um die WM-Krone sowie den neuen Regeln die Hersteller und Teams bereit sind, in die Klasse zu investieren.
Honda-SBK-Rennleiter Leon Camier hat sich während der letzten Saison im Werk stark dafür eingesetzt, dass das MIE-Team von Midori Moriwaki das gleiche Material erhält wie das Werksteam, damit die Entwicklung der CBR 1000 RR-R schneller vorangetrieben werden kann. Voraussetzung hierfür war ein Fahrer auf Top-Niveau. Den hat Moriwaki nun in der Person des Brasilianers Eric Granado verpflichtet.
Ein weiterer Pilot, der längst WM-Reife erlangt hat, stößt aus England zur Superbike-WM. Bradley Ray wird seinen frisch errungenen BSB-Titel nicht verteidigen, sondern mit Motoxracing Yamaha in die WM aufsteigen. „Yamaha engagiert sich sehr, Top-Piloten aus den nationalen Meisterschaften eine Aufstiegschance in die WM zu geben“, so Ray. „So sehe ich mit dem Motoxracing WorldSBK Team beste Chancen für gute Ergebnisse.“


Nach 13 Jahren soll die Supermoto-WM im Juni wieder nach Deutschland zurückkommen

XIEM

St. W(M)endel

Supermoto in Deutschland könnte 2023 endlich den langersehnten Booster erleben. Weltmeister Marc-Reiner Schmidt kommt in die IDM zurück, seine WM-Titelverteidigungstour führt ihn ins saarländische Sankt Wendel.

Von: **Thomas Schiffner**

Der letzte Supermoto-WM-Lauf in Deutschland fand im Jahr 2010 statt, also vor mehr als zwölf Jahren. Und das, obwohl Deutschland in 2021 und 2022 mit Marc-Reiner Schmidt den Supermoto-Weltmeister stellte. Der Friedrichshafener fuhr in den letzten Jahren für sein italienisches Team L30 Racing TM Factory neben der WM auch die italienische Meisterschaft, aber das deutsche Championat nur sporadisch und damit ohne Titelchancen.


SCHIFFNER

IDM-Titelverteidiger: Jan Deitenbach

In 2023 verspricht alles anders zu werden: Die IDM-Promotoren ADAC Saarland, ADAC Hessen-Thüringen in Verbindung mit dem ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt werden am 10./11. Juni die WM wieder nach Deutschland bringen, in das Gewerbegebiet Wendelinuspark in St. Wendel, wo der letzte WM-Lauf und seit vielen Jahren jährlich ein IDM-Lauf stattfand.

WM und IDM in St. Wendel

Damit nicht genug: Der ADAC will am gleichen Wochenende in St. Wendel auch die IDM austragen. Im 2023er-IDM-Kalender ist der Lauf im Saarland das dritte von sieben Rennen zum deutschen Championat. Neben WM-Titelverteidiger Schmidt soll weiteren deutschen Piloten die Möglichkeit zu einem Wildcard-Start in der WM gegeben werden. Marc-Reiner Schmidt sieht das aber skeptisch: „Die Belastung von zwei IDM-Läufen und drei WM-Läufen an einem Wochenende ist zu hoch. Die Wildcard-Fahrer müssten eine One-Event-WM-Lizenz lösen und die Einschreibegebühr, die bei 300 bis 500 Euro liegt, bezahlen."

Möglicherweise wird die S1-Klasse in der IDM in St. Wendel nicht ausgeschrieben, um den IDM-Startern Luft für die WM zu verschaffen. Bisher stehen aber nur Schmidt und der Österreicher Lukas Höllbacher (KTM), letztes Jahr Dritter, als deutschsprachige WM-Fixstarter fest. Marcus Class, der letztes Jahr die Saison ausgerechnet wegen einer in St. Wendel zugezogenen Handverletzung abbrechen musste, kann auch 2023 keine WM fahren: „Wenn in St. Wendel WM ist, dann fahre ich dort. Eine ganze Saison ist aber nicht finanzierbar. Ich werde von Michelin unterstützt, aber Michelin ist als WM-Einheitsreifen raus. Ziel für 2023 ist Platz 1 in der IDM."

Zu Redaktionsschluss war der WM-Kalender noch nicht veröffentlicht. Die IDM startet auf bekanntem Terrain, mit den Klassikern Schleiz und St. Wendel. Als Auslandsrennen kommt Lignières in der Schweiz neu dazu. Für den deutschen S1-Meister Jan Deitenbach (Husqvarna) wird die Titelverteidigung alles andere als ein Zuckerschlecken: Neben Marcus Class (Husqvarna) wird Marc-Reiner Schmidt (TM) sein Hauptkonkurrent. ■

SUPERMOTO-IDM 2023

06.–07.05.	Schleiz (D)
27.–28.05.	Lignières (CH)
09.–11.06.	St. Wendel (D)
01.–02.07.	Wittgenborn (D)
12.–13.08.	Harzring (D)
16.–17.09.	Schaafheim (D)
07.–08.10.	Oschersleben (D)

NACHRICHTEN

FÜNF DEUTSCHSPRACHIGE BEI WM-QUALIFIKATION

Die FIM hat die Nationenverteilung für den einzigen Eisspeedway-WM-Qualifikationslauf am 26. Januar in Örnsköldsvik (S) festgelegt. Der DMSB bekommt zwei Startplätze. Da die ersten sechs der WM 2022 für den GP gesetzt sind (also auch Vize-WM Hans Weber), kommen hier zuerst Markus Jell, Max Niedermaier und Franz Mayerbüchler infrage. Österreich hat ebenfalls zwei Plätze: Europameister Harald Simon wurde bei der WM 2022 Fünfter, also wird der zuletzt verletzte Franky Zorn erste Wahl sein. Einen Platz des italienischen Verbandes erhält der für die FMI startende Luca Bauer. Schweden bekommt zwei Plätze.

HARALD SIMON „LEGEND OF THE YEAR"

Harald Simon, Eisspeedway-Europameister 2022, wurde bei der Gala der österreichischen Motorsport-Föderation (AMF) am Red Bull Ring als „Legend of the Year" ausgezeichnet. Den Titel „Talent des Jahres" erhielt der zwölfjährige Ricardo Bauer, der die Junioren-Europameisterschaft und den Vize-WM-Titel gewann.

ERSTER BAJAS-SIEG FÜR TOBIAS EBSTER

Der Österreicher Tobias Ebster gewann auf Husqvarna überraschend die Dubai International Baja und damit erstmals einen Lauf zum Bajas World Cup. Topfavorit Mohammed Al-Balooshi hatte am ersten der zwei Fahrtage mechanische Probleme und landete nur auf Platz 16 der Gesamtwertung. Damit verlor der KTM-Pilot aus Dubai auch alle Chancen auf den Bajas World Cup. Der Pole Konrad Dabrowski (KTM) wurde Zweiter und sprang damit in der World-Cup-Wertung vom dritten auf den ersten Platz. Außerdem gewann er den Junior World Cup. Der Brite Rees Stavros (KTM), Dritter in Dubai, wurde World-Cup-Zweiter.

Alle Motocross-Weltmeister

Jahr	500 ccm/650 ccm*/MX3**
1952	Victor Leloup (B) Saroléa[1]
1953	Auguste Mingels (B) FN[1]
1954	Auguste Mingels (B) FN[1]
1955	John Draper (GB) BSA[1]
1956	Les Archer (GB) Norton[1]
1957	Bill Nilsson (S) AJS
1958	René Baeten (B) FN
1959	Sten Lundin (S) Monark
1960	Bill Nilsson (S) Husqvarna
1961	Sten Lundin (S) Lito
1962	Rolf Tibblin (S) Husqvarna
1963	Rolf Tibblin (S) Husqvarna
1964	Jeff Smith (GB) BSA
1965	Jeff Smith (GB) BSA
1966	Paul Friedrichs (DDR) CZ
1967	Paul Friedrichs (DDR) CZ
1968	Paul Friedrichs (DDR) CZ
1969	Bengt Aberg (S) Husqvarna
1970	Bengt Aberg (S) Husqvarna
1971	Roger De Coster (B) Suzuki
1972	Roger De Coster (B) Suzuki
1973	Roger De Coster (B) Suzuki
1974	Heikki Mikkola (FIN) Husqvarna
1975	Roger De Coster (B) Suzuki
1976	Roger De Coster (B) Suzuki
1977	Heikki Mikkola (FIN) Yamaha
1978	Heikki Mikkola (FIN) Yamaha
1979	Graham Noyce (GB) Honda
1980	André Malherbe (B) Honda
1981	André Malherbe (B) Honda
1982	Brad Lackey (USA) Suzuki
1983	Håkan Carlqvist (S) Yamaha
1984	André Malherbe (B) Honda
1985	David Thorpe (GB) Honda
1986	David Thorpe (GB) Honda
1987	Georges Jobé (B) Honda
1988	Eric Geboers (B) Honda
1989	David Thorpe (GB) Honda
1990	Eric Geboers (B) Honda
1991	Georges Jobé (B) Honda
1992	Georges Jobé (B) Honda
1993	Jacky Martens (B) Husqvarna
1994	Marcus Hansson (S) Honda
1995	Joël Smets (B) Husaberg
1996	Shayne King (NZ) KTM
1997	Joël Smets (B) Husaberg
1998	Joël Smets (B) Husaberg
1999	Andrea Bartolini (I) Yamaha
2000	Joël Smets (B) KTM
2001	Stefan Everts (B) Yamaha
2002	Stefan Everts (B) Yamaha
2003	Joël Smets (B) KTM*
2004	Yves Demaria (F) KTM**
2005	Sven Breugelmans (B) KTM**
2006	Yves Demaria (F) KTM**
2007	Yves Demaria (F) Yamaha**
2008	Sven Breugelmans (B) KTM**
2009	Pierre Renet (F) Suzuki**
2010	Carlos Campano (E) Yamaha**
2011	Julien Bill (CH) Honda**
2012	Matthias Walkner (A) KTM**
2013	Klemen Gercar (SK) Honda**



WASNER

Viermal und aktuell MXGP-Weltmeister: Tim Gajser (Honda)

ARCHER

Zweimal und aktuell MX2-Weltmeister: Tom Vialle (KTM)

Jahr	125 ccm/MX2*
1975	Gaston Rahier (B) Suzuki
1976	Gaston Rahier (B) Suzuki
1977	Gaston Rahier (B) Suzuki
1978	Akira Watanabe (J) Suzuki
1979	Harry Everts (B) Suzuki
1980	Harry Everts (B) Suzuki
1981	Harry Everts (B) Suzuki
1982	Eric Geboers (B) Suzuki
1983	Eric Geboers (B) Suzuki
1984	Michele Rinaldi (I) Suzuki
1985	Pekka Vehkonen (FIN) Cagiva
1986	David Strijbos (NL) Cagiva
1987	John van den Berk (NL) Yamaha
1988	Jean-Michel Bayle (F) Honda
1989	Trampas Parker (USA) KTM
1990	Donny Schmit (USA) Suzuki
1991	Stefan Everts (B) Suzuki
1992	Greg Albertyn (ZA) Honda
1993	Pedro Tragter (NL) Suzuki
1994	Bob Moore (USA) Yamaha
1995	Alessandro Puzar (I) Honda
1996	Sebastien Tortelli (F) Kawasaki
1997	Alessio Chiodi (I) Yamaha
1998	Alessio Chiodi (I) Husqvarna
1999	Alessio Chiodi (I) Husqvarna
2000	Grant Langston (ZA) KTM
2001	James Dobb (GB) KTM
2002	Mickael Maschio (F) Kawasaki
2003	Steve Ramon (B) KTM*
2004	Ben Townley (NZ) KTM*
2005	Antonio Cairoli (I) Yamaha*
2006	Christophe Pourcel (F) Kawasaki*
2007	Antonio Cairoli (I) Yamaha*
2008	Tyla Rattray (ZA) KTM*
2009	Marvin Musquin (F) KTM*
2010	Marvin Musquin (F) KTM*
2011	Ken Roczen (D) KTM*
2012	Jeffrey Herlings (NL) KTM*
2013	Jeffrey Herlings (NL) KTM*
2014	Jordi Tixier (F) KTM*
2015	Tim Gajser (SLO) Honda*
2016	Jeffrey Herlings (NL) KTM*
2017	Pauls Jonass (LV) KTM*
2018	Jorge Prado García (E) KTM*
2019	Jorge Prado García (E) KTM*
2020	Tom Vialle (F) KTM*
2021	Maxime Renaux (F) Yamaha*
2022	Tom Vialle (F) KTM*

Jahr	250 ccm / MX1* / MXGP**
1957	Fritz Betzelbacher (D) Maico[1]
1958	Jaromir Cizek (CS) Jawa[1]
1959	Rolf Tibblin (S) Husqvarna[1]
1960	Dave Bickers (GB) Greeves[1]
1961	Dave Bickers (GB) Greeves[1]
1962	Torsten Hallman (S) Husqvarna
1963	Torsten Hallman (S) Husqvarna
1964	Joël Robert (B) CZ
1965	Victor Arbekov (SU) CZ
1966	Torsten Hallman (S) Husqvarna
1967	Torsten Hallman (S) Husqvarna
1968	Joël Robert (B) CZ
1969	Joël Robert (B) CZ
1970	Joël Robert (B) Suzuki
1971	Joël Robert (B) Suzuki
1972	Joël Robert (B) Suzuki
1973	Håkan Andersson (S) Yamaha
1974	Gennady Moisseev (SU) KTM
1975	Harry Everts (B) Puch
1976	Heikki Mikkola (FIN) Husqvarna
1977	Gennady Moisseev (SU) KTM
1978	Gennady Moisseev (SU) KTM
1979	Håkan Carlqvist (S) Husqvarna
1980	Georges Jobé (B) Suzuki
1981	Neil Hudson (GB) Yamaha
1982	Danny LaPorte (USA) Yamaha
1983	Georges Jobé (B) Suzuki
1984	Heinz Kinigadner (A) KTM
1985	Heinz Kinigadner (A) KTM
1986	Jacky Vimond (F) Yamaha
1987	Eric Geboers (B) Honda
1988	John van den Berk (NL) Yamaha
1989	Jean-Michel Bayle (F) Honda
1990	Alessandro Puzar (I) Suzuki
1991	Trampas Parker (USA) Honda
1992	Donny Schmit (USA) Yamaha
1993	Greg Albertyn (ZA) Honda
1994	Greg Albertyn (ZA) Suzuki
1995	Stefan Everts (B) Kawasaki
1996	Stefan Everts (B) Honda
1997	Stefan Everts (B) Honda
1998	Sébastien Tortelli (F) Kawasaki
1999	Frédéric Bolley (F) Honda
2000	Frédéric Bolley (F) Honda
2001	Mickael Pichon (F) Suzuki
2002	Mickael Pichon (F) Suzuki
2003	Stefan Everts (B) Yamaha*
2004	Stefan Everts (B) Yamaha*
2005	Stefan Everts (B) Yamaha*
2006	Stefan Everts (B) Yamaha*
2007	Steve Ramon (B) Suzuki*
2008	David Philippaerts (I) Yamaha*
2009	Antonio Cairoli (I) Yamaha*
2010	Antonio Cairoli (I) KTM*
2011	Antonio Cairoli (I) KTM*
2012	Antonio Cairoli (I) KTM*
2013	Antonio Cairoli (I) KTM*
2014	Antonio Cairoli (I) KTM**
2015	Romain Febvre (Yamaha)**
2016	Tim Gajser (SLO) Honda**
2017	Antonio Cairoli (I) KTM**
2018	Jeffrey Herlings (NL) KTM**
2019	Tim Gajser (SLO) Honda**
2020	Tim Gajser (SLO) Honda**
2021	Jeffrey Herlings (NL) KTM**
2022	Tim Gajser (SLO) Honda**


HODGKINSON

Rekordweltmeister: Stefan Everts


HODGKINSON

Letzter deutscher Weltmeister: Ken Roczen (2011, MX2)


ARCHIV OTTINGER

Erster dt. Weltmeister: Friedrichs

Jahr	WMX
2005	Stephanie Laier (D) KTM
2006	Katherine Prumm (NZ) Kawasaki
2007	Katherine Prumm (NZ) Kawasaki
2008	Livia Lancelot (F) Kawasaki
2009	Stephanie Laier (D) KTM
2010	Stephanie Laier (D) KTM
2011	Stephanie Laier (D) KTM
2012	Kiara Fontanesi (I) Yamaha
2013	Kiara Fontanesi (I) Yamaha
2014	Kiara Fontanesi (I) Yamaha
2015	Kiara Fontanesi (I) Yamaha
2016	Livia Lancelot (F) Kawasaki
2017	Kiara Fontanesi (I) Yamaha
2018	Kiara Fontanesi (I) Yamaha
2019	Courtney Duncan (NZ) Kawasaki
2020	Courtney Duncan (NZ) Kawasaki
2021	Courtney Duncan (NZ) Kawasaki
2022	Nancy van de Ven (NL) Yamaha

[1] Europameister



YAMAHA

Aktuelle Frauen-Weltmeisterin und erster Titel: Nancy van de Ven (Niederlande, Yamaha)

MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



Aston Martin DBS Superleggera Coupé, EZ 11/2021, weiß metallic, 5300 km, Benzin, 533 kW (725 PS), Automatik, 283.000,- €, MwSt. ausweisbar. Tratega GmbH, Mergelgrube 33, 76646 Bruchsal, Tel. 07251/32173-50, www.tratega.de H



Aston Martin DBX, EZ 10/2022, 350 km, 405KW (551 PS), xenon grey, Fzg.-Nr. 206047, 237.390,- € (MwSt. awb.). Verbr. l/100 km: 10,2 außero., 14,7 innero., 11,8 komb., CO2 269 g/km, Schadstoffklasse G. Aston Martin Hamburg, Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, T. 040/538009007, www.astonmartin-hamburg.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59480



Aston Martin DB7 Coupé, 3,2 Reihen 6 Zyl. Kompressor 5 g, Handschalter, TÜV neu, orig. 25.000 km. EZ.03/1999 Bestzustand, blaumet., conollyleder hell, Vollausstattung, € 49.000,-. Oder bestes Gebot Tel. 06145/2303

BMW



Z3 Coupe 3.0 AG, EZ 12/2000, 118000 km, 170 kW (231 PS), überdurchschn. Gesamtzustand, 23.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251 - 949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59493



2000/03 BMW Z8 / Z8 Alpina, bis 35.000 km, gute Farbe. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Wer ändert Armaturenbeleuchtung bei BMW X1 Bj.9/22 auf Orange? 0177/6945300

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



JCW GP1, EZ 06, Einzelstück (Invest > 60.000,- €), Limited Edition, Wertgutachten € 35.000,-, Sammlerstück!!! 27.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251 949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59492

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

De Tomaso



1967/76 De Tomaso Pantera oder Mangusta, in Cargold Qualität für Sammlung. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

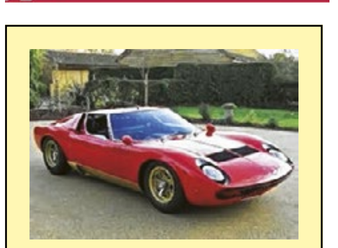
Ferrari



2004 Ferrari 612 Scaglietti F1, erst 37.945 km! Farbe grigo-alloy, 1 - A topgepflegt, Servicehistorie. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Ferrari F8 Tributo, rossoscuderia/nero, 8.8.21, 990 km, 280.000,- € von privat. Tel. 0049/176/72742702, info@erlensee.com

Lamborghini



1968/71 Lamborghini Miura P400 S/SV, nur 1a und perfekt. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel.02402/768989 H

Mercedes



2022 Mercedes AMG GT Black Series, Super-Sportwagen, erst 64 km! P.O.A. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, cargold-collection.com H

Auflösung einer privaten Sammlung. MB Pagoden/MB 3.5. Cabrio; Porsche 993 Turbo; AH 3000 MK II; MB SL 60 AMG etc. Fahrzeugliste anfordern unter E-Mail: carcollection@web.de



G 500 L, EZ 16, 39000 km, 310 kW (421 PS), AMG-Paket, top Ausstattung, MB-Service neu, 86.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251-949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59490

Mitsubishi



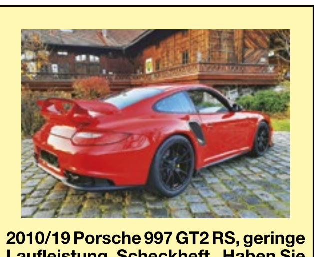
Plug-in Hybrid Outlander 4 WD, Luxusausstattung, top, Leder, Fahrerassistenzsystem-Paket, Abstandswarner, E-Satz Kabel original, AHK abnehmbar, Garantie bis 27.06.2023, scheckheftgepflegt, 37895 km, 89 kW (121 PS), weiß, Klima, VB 29.900,- €. 88316 Isny, Tel. 0177/6539658, E-Mail: karl.kriegl@web.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59486

Porsche



2006 Porsche 997 Turbo, erst 45.103 km, Handschalter, dt. Erstausl., Scheckheft, €119.950,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H



2010/19 Porsche 997 GT2 RS, geringe Laufleistung, Scheckheft. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Rolls-Royce



Ghost, Sondermod. 2018, 1. Hd. 61000 km, BMW-Vorstand, dt. EZ, lückenlos RR scheckh. gepfl., inkl. 2 J. RR Garantie, Pano, Theater, Voll., privat, 217.900,- € (NP 469.000,-€). Tel. 0152/29362733



Smart

www.berlin-tuning.com H

Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H



Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H



Versicherungen







MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 52/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ______________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70 ❏ auto motor und sport € 4,50

❏ MOTORRAD € 4,50 ❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



MERCEDES

In Erinnerung an Niki Lauda: Der „Lauda Drive" führt seit letzter Woche die Mercedes-Mitarbeiter ins F1-Werk in Brackley

Es ist 5 vor 12!

Zur Krise der DTM-Serie
MSa 51/2022

Zur Kooperation der GT3-Serien DTM und ADAC GT Masters möchte ich anmerken, dass eine Zusammenarbeit unbedingt zu befürworten ist. Vor dem Hintergrund knapper werdender Kassen sind zwei voneinander unabhängige Rennserien nicht zu vertreten. Konkurrenz belebt nicht immer das Geschäft. Sie kann auch zur Pleite und in diesem Fall zum Untergang der DTM beziehungsweise des ADAC GT Masters führen.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile komme ich zu dem Entschluss: Aus zwei mach eins. Das bedeutet, dass eine Bündelung aller Ressourcen (Fernsehrechte, Sponsoren, Veranstalter) in einer „gesunden" GT-Serie erforderlich ist. Das Ganze resultiert auch aus der Tatsache, dass der Spitzensport in Deutschland fast vollständig zum Erliegen gekommen ist. Keine Formel 1, keine Formel 2, keine internationale Formel 3. Auch die WEC macht einen Bogen um deutsche Rennstrecken. Vor diesem Hintergrund müssen die Verantwortlichen zusammenrücken und eine „ADAC-DTM" kreieren, die auf europäischer Bühne ihresgleichen suchen wird. Eine lange Entscheidungszeit ist nicht mehr gegeben. Es ist 5 vor 12.

Alfred Knoche, per E-Mail

Steigende Kosten

Zur Lage in der NLS
MSa 50/2022

Es wird davon geredet, die NLS stecke in einer Krise wegen des starken Rückgangs der Teilnehmerzahlen am Ende der Saison. Von einer solchen Krise könnte man sprechen, wenn diese Zahlen ab Beginn der Saison kontinuierlich auf den Wert der beiden letzten Rennen zurückgegangen wären. Beim Rennen zuvor gab es aber noch 30 Prozent mehr Teilnehmer, der Rückgang war also abrupt.

Der Grund könnte an zunehmend knappen finanziellen Mitteln liegen: Wegen der Energiekrise stiegen die Preise in vielen Bereichen ab Sommer stark an, und viele Firmen und Sponsoren mussten mit einer schwierigen finanziellen Lage ab Herbst rechnen.

Rolf Schäfer
D-53489 Sinzig

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



3. bis 11. Dezember 2022: Motor Show in Essen

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Donnerstag, 08. Dezember

ab 03.25	Supercars Sandown, Highlights	Sport 1+*
ab 06.00	Formel 1 Montreal 2022, alle Sessions	Sky Sport F1*
15.30	Extreme E Punta del Este, Highlights	Sky Sport F1*
19.00	IndyCar Mid-Ohio 2022, Highlights	Sky Sport F1*

Freitag, 09. Dezember

ab 00.05	Supercars Adelaide, Highlights	Sport 1+*
01.00	Formel-1-Dokumentation: Niki Lauda	Sky Sport F1*
ab 02.30	F1-Klassiker, GP Deutschland (1983-1986)	Sky Sport F1*
ab 03.00	Supercars Auckland, Highlights	Sport 1+*
04.50	Supercars Adelaide, 1. Rennen (Wh.)	Sport 1+*
ab 06.00	Formel 1 Silverstone 2022, alle Sessions	Sky Sport F1*
06.40	Supercars Adelaide, 2. Rennen (Wh.)	Sport 1+*
15.25	Isle of Man TT 2022, Senior TT Rennen	Motorvision TV
19.00	IndyCar Toronto 2022, Highlights	Sky Sport F1*
22.00	Formel-1-Klassiker, GP Deutschland 1987	Sky Sport F1*

Samstag, 10. Dezember

ab 08.30	Div. Formel-1-Klassiker (bis 00.00)	Sky Sport F1*
03.30	NASCAR Cup Series 2022, Phoenix	Sport 1+*
22.10	Supercars Adelaide, 2. Rennen (Wh.)	Sport 1+*

Sonntag, 11. Dezember

01.00	IndyCar Series, Saisonrückblick	Sky Sport F1*
ab 04.10	Supercars Adelaide, 1. & 2. Rennen (Wh.)	Sport 1+*
05.00	Formel-1-Dokumentation: Gerhard Berger	Sky Sport F1*
ab 07.10	Div. NASCAR-Wiederholungen (bis 06.00)	Motorvision TV*
07.30	Extreme E Punta del Este, Highlights	Sky Sport F1*
ab 08.00	Supercars Adelaide, Highlights	Sport 1+*
08.30	Formel-1-Klassiker, GP USA 2007	Sky Sport F1*
11.00	Formel-1-Klassiker, GP Abu Dhabi 2010	Sky Sport F1*
13.30	Formel-1-Klassiker, GP Japan 2011	Sky Sport F1*
15.30	Formel-1-Klassiker, GP Brasilien 2012	Sky Sport F1*
16.55	Auto Mobil (Magazin)	VOX
17.45	Formel-1-Klassiker, GP Indien 2013	Sky Sport F1*
21.45	AvD Motor & Sport Magazin	Sport 1
22.00	Indy 500 2022, Wiederholung	Sky Sport F1*
22.30	Dokumentation: Enzo Ferrari	arte

Montag, 12. Dezember

ab 04.10	Supercars Adelaide, Wiederholungen	Sport 1+*
ab 07.55	Supercars Adelaide, Highlights	Sport 1+*
05.00	Formel-1-Dokumentation: Niki Lauda	Sky Sport F1*
ab 06.00	Formel 1 Silverstone 2022, alle Sessions	Sky Sport F1*
19.00	IndyCar Iowa 2022, Highlights	Sky Sport F1*
22.00	Formel-1-Klassiker, GP Deutschland 1987	Sky Sport F1*
23.00	Formel-1-Dokumentation: Ayrton Senna	Sky Sport F1*

Livestream/Internet

Samstag, 10. Dezember

ca. 14.00	IGTC 12h Abu Dhabi, Qualifying **LIVE**	YouTube

Sonntag, 11. Dezember

ca. 06.30	IGTC 12h Abu Dhabi, Rennen **LIVE**	YouTube

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

11.12.	Intercontinental GT Challenge, 12h Abu Dhabi	UAE
12./13.12.	GT Winter Series, Portimão	P

Motorrad

10.12.	SuperEnduro-WM, Krakau	PL

Vorschau



WILHELM

Formel-1-Interview: Fernando Alonso über seine Alpine-Zeit und die Zukunft



BMW

Bei LMDh-Tests in Daytona treffen BMW, Cadillac, Porsche & Acura aufeinander



IGTC

Intercontinental GT Challenge: Saisonfinale mit dem 12h-Rennen in Abu Dhabi



HORN

Die SuperEnduro-WM 2023 startet am kommenden Samstag in Krakau


KW®

WÄHLEN SIE UND GEWINNEN SIE!

Powered by:



Liebe Leser,
machen Sie mit und wählen Sie Ihre "Racer des Jahres 2022" und gewinnen Sie tolle Preise!
Einsendeschluss ist der 23. Januar 2023. (Datum des Poststempels)
Sie können auch online teilnehmen unter: www.leserumfragen.de/msa Teilnahme-Code → N634

Viel Spaß beim Mitmachen! **Ihre Redaktion**

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Mit Ihren Daten gehen wir äußerst sorgfältig um - Ihre Adresse wird nicht zusammen mit Ihren Antworten gespeichert. Die Fragen werden ausschließlich anonym statistisch ausgewertet. Wir behalten uns vor, Ihre Postanschrift zu nutzen, um Ihnen interessante Angebote des Verlags zukommen zu lassen. Widerspruch ist jederzeit unter motorpresse@datenschutzanfrage.de möglich. Jede Person kann nur einmal teilnehmen. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen. Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Wir behalten uns die Veröffentlichung von Name und Wohnort der Gewinner in unseren Medien vor. Im Gewinnfall werden Ihre Adressdaten gegebenenfalls zur Gewinneinlösung an das Unternehmen weitergeleitet, von dem der Sachpreis bezogen wurde. Die Gewinne werden in Deutschland übergeben. Nähere Informationen dazu finden Sie auf www.leserumfragen.de/msa.

RACER DES JAHRES 2022 - Motorrad-Rennsport

Bitte tragen Sie in jeder Rennkategorie jeweils eine Kennziffer Ihres Favoriten ein. (Sie können auch einen anderen Fahrer Ihrer Wahl eintragen)

Fahrer A______ Moto GP B______ Moto2 C______ Moto 3 D______ MotoE E______ Superbike/SSP/SSP300 F______ Straßensport national

G______ Motocross H______ Offroad/Bahnsport Nachwuchsfahrer: J____________________

Modelle K______ MotoGP L______ Moto2/Moto3 M______ Superbike N______ Supersport 600 O______ Supersport 300

P______ Motocross Q______ Enduro R______ Rallye

- **Welches Motorrad besitzen Sie persönlich (meistgefahrenes)?** ☐ Besitze keines

Marke ____________________ Typ ____________________ PS ______

Reifen, Marke ____________________

- **Worüber sollte MOTORSPORT *aktuell* beim Motorrad-Rennsport mehr berichten, über ...?**
☐ internationalen Motorrad-Rennsport
☐ nationalen Motorrad-Breitensport

- **MOTORSPORT *aktuell* berichtet ja sowohl über Automobil- als auch über Motorrad-Rennsport. Wie sehr interessieren Sie diese beiden Rennsportbereiche?**
Automobil-Rennsport interessiert mich ... ☐ sehr ☐ auch, aber nicht so sehr ☐ eher weniger ☐ kaum, gar nicht
Motorrad-Rennsport interessiert mich ... ☐ sehr ☐ auch, aber nicht so sehr ☐ eher weniger ☐ kaum, gar nicht

- **Welchen Unternehmen/Marken gelingt es besonders gut, ihr Know-How aus dem Motorsport auf ihre Produkte für den Alltag zu übertragen?**

....

....

- **Welche Sponsoren von Motorrad-Rennteams kennen Sie?**

Aus der Motorrad- und Zubehörbranche: ....

....

Aus anderen Branchen: ....

- **Und welche Reifenhersteller sind Ihrer Meinung nach derzeit im Motorrad-Rennsport besonders erfolgreich?**

....

- **Welchen Aussagen zu Simracing stimmen Sie zu?**
☐ Wird sich in Zukunft durchsetzen ☐ Wichtig für das Nachwuchsscouting ☐ Schaue ich mir gern an
☐ Wichtiger Baustein fürs Fahrertraining ☐ Wünsche mir mehr Berichterstattung darüber in MOTORSPORT aktuell
☐ Kann mir unter dem Begriff Simracing nichts Genaueres vorstellen

- **Wie interessant finden Sie Simracing?**
☐ Sehr interessant ☐ (Eher) interessant ☐ Weder noch ☐ (Eher) uninteressant ☐ Sehr uninteressant

- **Machen Sie selbst Simracing?**
☐ Ja, oft ☐ Ja, zumindest ab und zu ☐ Nein

RACER DES JAHRES 2022 - Motorrad-Rennsport

Bitte tragen Sie in jeder Rennkategorie jeweils eine Kennziffer Ihres Favoriten ein. (Sie können auch einen anderen Fahrer Ihrer Wahl eintragen)

Fahrer A______ Moto GP B______ Moto2 C______ Moto 3 D______ MotoE E______ Superbike/SSP/SSP300 F______ Straßensport national

G______ Motocross H______ Offroad/Bahnsport Nachwuchsfahrer: J____________________

Modelle K______ MotoGP L______ Moto2/Moto3 M______ Superbike N______ Supersport 600 O______ Supersport 300

P______ Motocross Q______ Enduro R______ Rallye

- Welches Motorrad besitzen Sie persönlich (meistgefahrenes)? ☐ Besitze keines

Marke ____________________ Typ ____________________ PS ______

Reifen, Marke ____________________

- Worüber sollte MOTORSPORT aktuell beim Motorrad-Rennsport mehr berichten, über ...?
☐ internationalen Motorrad-Rennsport
☐ nationalen Motorrad-Breitensport

- MOTORSPORT aktuell berichtet ja sowohl über Automobil- als auch über Motorrad-Rennsport. Wie sehr interessieren Sie diese beiden Rennsportbereiche?
Automobil-Rennsport interessiert mich ... ☐ sehr ☐ auch, aber nicht so sehr ☐ eher weniger ☐ kaum, gar nicht
Motorrad-Rennsport interessiert mich ... ☐ sehr ☐ auch, aber nicht so sehr ☐ eher weniger ☐ kaum, gar nicht

- Welchen Unternehmen/Marken gelingt es besonders gut, ihr Know-How aus dem Motorsport auf ihre Produkte für den Alltag zu übertragen?

....

....

- Welche Sponsoren von Motorrad-Rennteams kennen Sie?

Aus der Motorrad- und Zubehörbranche: ....

....

Aus anderen Branchen: ....

- Und welche Reifenhersteller sind Ihrer Meinung nach derzeit im Motorrad-Rennsport besonders erfolgreich?

....

- Welchen Aussagen zu Simracing stimmen Sie zu?
☐ Wird sich in Zukunft durchsetzen ☐ Wichtig für das Nachwuchsscouting ☐ Schaue ich mir gern an
☐ Wichtiger Baustein fürs Fahrertraining ☐ Wünsche mir mehr Berichterstattung darüber in MOTORSPORT aktuell
☐ Kann mir unter dem Begriff Simracing nichts Genaueres vorstellen

- Wie interessant finden Sie Simracing?
☐ Sehr interessant ☐ (Eher) interessant ☐ Weder noch ☐ (Eher) uninteressant ☐ Sehr uninteressant

- Machen Sie selbst Simracing?
☐ Ja, oft ☐ Ja, zumindest ab und zu ☐ Nein

WÄHLEN SIE UND GEWINNEN SIE!

Powered by:



Liebe Leser,
machen Sie mit und wählen Sie Ihre "Racer des Jahres 2022" und gewinnen Sie tolle Preise!
Einsendeschluss ist der 23. Januar 2023. (Datum des Poststempels)
Sie können auch online teilnehmen unter: www.leserumfragen.de/msa Teilnahme-Code → N634
Viel Spaß beim Mitmachen! **Ihre Redaktion**

***Einverständniserklärung**: Ich bin einverstanden, dass mich die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihre Beteiligungsunternehmen Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft und Upfit GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, telefonisch, per E-Mail oder Post für ihre Kunden auf interessante Medien-, Mobilitäts-, Freizeit-, Lifestyle-, Fitness- und Ernährungs-Angebote hinweist und hierzu meine Kontaktdaten für Werbezwecke verarbeitet. Teilnahme ab 18 Jahren. Einwilligung jederzeit für die Zukunft widerrufbar. Durch den Widerruf der Einwilligung wird die Rechtmäßigkeit der aufgrund der Einwilligung bis zum Widerruf erfolgten Verarbeitung nicht berührt. Weitere Informationen finden Sie unter shop.motorpresse.de/datenschutz.

Name, Vorname (bitte ausschreiben) ☐ männlich ☐ weiblich ☐ divers | Alter
Straße | Telefon
Postleitzahl/Wohnort
E-Mail
☐ tätig in Auto-/Motorsport-Branche
Ich fahre Auto .000 km pro Jahr

MOTORSPORT *aktuell* Abonnent ☐ Käufer ☐ Mitleser ☐
*Ja, ich bin mit der abgedruckten ***Einverständnis-erklärung** einverstanden.*
Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an motorpresse@datenschutzanfrage.de widerrufen.
X ....
Zustimmung bitte durch Unterschrift bestätigen

- **Ich lese...**
  MOTORSPORT *aktuell* ☐ regelmäßig alle Hefte ☐ ziemlich regelmäßig ☐ auch noch zieml. oft ☐ ab und zu ☐ (ganz) selten
- **Haben Sie vor, in den nächsten 1 bis 2 Jahren ein Motorrad zu kaufen?**
  ☐ Ja, schon bestellt ☐ Ja, in etwa 6 Monaten ☐ Ja, in etwa 12 Monaten
  ☐ Ja, in etwa 13 bis 24 Monaten ☐ Nein ☐ Weiß noch nicht

  Welche Marke_____________________ **Typ** _______________ ☐ Weiß noch nicht

  ☐ Neues Motorrad ☐ Geleast ☐ Gebrauchtes Motorrad ☐ Weiß noch nicht
- **Was davon trifft Ihrer Meinung nach auf den Motorrad-Motorsport zu?**
  ☐ Ist ein wichtiges Prüffeld für die Serie ☐ Ist wichtig für die technische Weiterentwicklung
  ☐ Hat einen hohen Unterhaltungswert ☐ Zeigt die Zuverlässigkeit der Marken
  ☐ Zeigt die Technikkompetenz der Marken ☐ Ist für die Image-Bildung der Hersteller wichtig
  ☐ Hält die Faszination für Motorräder am Leben ☐ Ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor
  ☐ Muss sich aufgrund der Umweltdiskussion stark verändern
  ☐ Es gibt ein Nachwuchsproblem, da junge Fahrer im deutschsprachigen Raum keine passende Infrastruktur vorfinden und zu wenig Förderung erhalten
- **Was glauben Sie, welche Antriebsart könnte dem Rennsport angesichts der Umweltprobleme weiterhelfen?**
  ☐ E-Fuels ☐ Elektro ☐ Gas ☐ Bioethanol ☐ Wasserstoff ☐ Hybrid

  ☐ Anderes, und zwar : ____
- **Wie zuversichtlich sind Sie, dass der Rennsport eine positive Zukunft hat?**
  ☐ Sehr zuversichtlich ☐ Zuversichtlich ☐ Eher nicht zuversichtlich ☐ Gar nicht zuversichtlich

Motorsport *aktuell* 52/22

2

Bitte ausreichend frankieren

Antwortkarte

MOTOR SPORT *aktuell*

Redaktion
Postfach
70111 Stuttgart

Name, Vorname (bitte ausschreiben) ☐ männlich ☐ weiblich ☐ divers | Alter
Straße | Telefon
Postleitzahl/Wohnort
E-Mail
☐ tätig in Auto-/Motorsport-Branche
Ich fahre Auto .000 km pro Jahr

MOTORSPORT *aktuell* Abonnent ☐ Käufer ☐ Mitleser ☐
*Ja, ich bin mit der abgedruckten ***Einverständnis-erklärung** einverstanden.*
Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an motorpresse@datenschutzanfrage.de widerrufen.
X ....
Zustimmung bitte durch Unterschrift bestätigen

- **Ich lese...**
  MOTORSPORT *aktuell* ☐ regelmäßig alle Hefte ☐ ziemlich regelmäßig ☐ auch noch zieml. oft ☐ ab und zu ☐ (ganz) selten
- **Haben Sie vor, in den nächsten 1 bis 2 Jahren ein Motorrad zu kaufen?**
  ☐ Ja, schon bestellt ☐ Ja, in etwa 6 Monaten ☐ Ja, in etwa 12 Monaten
  ☐ Ja, in etwa 13 bis 24 Monaten ☐ Nein ☐ Weiß noch nicht

  Welche Marke_____________________ **Typ** _______________ ☐ Weiß noch nicht

  ☐ Neues Motorrad ☐ Geleast ☐ Gebrauchtes Motorrad ☐ Weiß noch nicht
- **Was davon trifft Ihrer Meinung nach auf den Motorrad-Motorsport zu?**
  ☐ Ist ein wichtiges Prüffeld für die Serie ☐ Ist wichtig für die technische Weiterentwicklung
  ☐ Hat einen hohen Unterhaltungswert ☐ Zeigt die Zuverlässigkeit der Marken
  ☐ Zeigt die Technikkompetenz der Marken ☐ Ist für die Image-Bildung der Hersteller wichtig
  ☐ Hält die Faszination für Motorräder am Leben ☐ Ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor
  ☐ Muss sich aufgrund der Umweltdiskussion stark verändern
  ☐ Es gibt ein Nachwuchsproblem, da junge Fahrer im deutschsprachigen Raum keine passende Infrastruktur vorfinden und zu wenig Förderung erhalten
- **Was glauben Sie, welche Antriebsart könnte dem Rennsport angesichts der Umweltprobleme weiterhelfen?**
  ☐ E-Fuels ☐ Elektro ☐ Gas ☐ Bioethanol ☐ Wasserstoff ☐ Hybrid

  ☐ Anderes, und zwar : ____
- **Wie zuversichtlich sind Sie, dass der Rennsport eine positive Zukunft hat?**
  ☐ Sehr zuversichtlich ☐ Zuversichtlich ☐ Eher nicht zuversichtlich ☐ Gar nicht zuversichtlich

Motorsport *aktuell* 52/22

1

Bitte ausreichend frankieren

Antwortkarte

MOTOR SPORT *aktuell*

Redaktion
Postfach
70111 Stuttgart